¡PORQUE LOS MARTIRES HABLARON CLARO!





A LA GRAN ESTAFA DE LA AMPLIACION DEL CANAL

ANALISIS CRITICO DE LA ENGAÑOSA PROPUESTA DE LA ACP Y DEL GOBIERNO DEL PRD

PANAMA, SEPTIEMBRE DE 2006.

PORQUE OTRO PANAMA ES POSIBLE

FRENADESO

FRENTE NACIONAL POR LA DEFENSA DE LOS DERECHOS ECONOMICOS Y SOCIALES

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN: Sobre el Panamá que Queremos

Desarrollo Nacional y Canal de Panamá. El desarrollo económico, social y ambiental de Panamá ha estado vinculado a la visión de economía de tránsito que ha imperado desde las Ferias de Portobelo. Esto ha generado una estructura económica-social-ambiental distorsionada que se ha traducido en profundas desigualdades sociales, tanto desde el punto de vista espacial (campo-ciudad, centros urbanos provinciales-áreas apartadas, áreas indígenas-resto del país) como entre los sectores sociales (profunda concentración de la riqueza), así como en una conducta consumista, principalmente de productos importados, afectando las capacidades productivas del país, y favoreciendo una estructura comercial-importadora, que reproduce sectores empresariales que priorizan las actividades especulativas: comprar barato y vender caro, apropiarse de excedentes a través de las actividades de comercio y servicios en contra de los sectores que producen dichos excedentes.

La discusión actual sobre la ampliación o no del Canal de Panamá, lleva implícita la discusión **QUÉ PANAMÁ QUEREMOS LOS PANAMEÑOS.** Continuar con el esquema transitista, priorizando las actividades especulativas de comercio y servicios (canal, transporte, comercio importador-reexportador de la Zona Libre de Colón, actividades bancarias que se apropian de los excedentes por medio de la tasa de interés, las actividades de seguros y reaseguros, entre otras), reforzadas por la construcción del canal, o producir un desarrollo nacional de las actividades productivas, bajo el concepto de que PANAMÁ ES MÁS QUE EL CANAL, en el cual, la generación del excedente del canal se inscribe en la visión global de desarrollo. Se trata de generar excedentes dentro de una lógica de desarrollo nacional, en la cual el canal es sólo un componente del proceso global.

Contrariamente, la visión que impera en las cúpulas de los gremios empresariales y de los grupos políticos que apoyan la ampliación es la de continuar reproduciéndose como clase social, al amparo de los Estados Unidos, principal beneficiario de la ampliación del canal, y reproduciendo, también, la estructura económica-social-ambiental profundamente distorsionada, generadora de graves desigualdades sociales, como resultado de la lógica económica transitista, cuyo eje, ahora sería la ampliación del canal. Esto hace que la lógica económica de los grupos económico-políticos del país continúen priorizando los intereses foráneos (los Estados Unidos, compañías transnacionales, el capital financiero internacional y las empresas navieras) y no los intereses nacionales.

Históricamente ha prevalecido la idea de que es necesario "aprovechar la ventajosa posición geográfica", aunque el enfoque de este aprovechamiento no ha cambiado, haciendo énfasis en la conducta especulativa de los empresarios y no productiva, sin considerar que, precisamente dicho enfoque ha producido las deformaciones estructurales y las profundas desigualdades espaciales y sociales existentes en el país. Para los sectores oligárquicos y aquellos aspirantes a serlo, que son el resultado de esta lógica reproductiva de parásitos, el desarrollo del país alrededor del canal solo ha producido "efectos positivos". Para ellos los efectos negativos de este enfoque no existen. Por esta razón, PARA LA CLASE OLIGÁRQUICA, EL PAÍS DEBE ESTAR AL SERVICIO DEL CANAL Y NO EL CANAL AL SERVICIO DEL PAÍS, DE LOS PANAMEÑOS.

La actual discusión sobre la ampliación del Canal de Panamá, es precisamente la discusión de estos dos enfoques del desarrollo: Un país al servicio del canal, al servicio de los Estados Unidos, de las compañías navieras y del capital financiero internacional, versus un proyecto nacional, que integre el canal al país, para el país, para los panameños, y que construya la verdadera independencia, lo cual significa la abolición del Tratado de Neutralidad, que nos mantiene aún, bajo el paraguas del Pentágono.

En este marco, **FRENADESO** entrega este documento al pueblo panameño, con el ánimo de brindar una visión crítica a la propuesta de ampliación del Canal que impulsa la ACP, el gobierno y los sectores de poder económico. Se trata de un análisis de los diversos aspectos técnicos (económicos, financieros, sociales y ambientales), que conlleva la propuesta no acabada que presentó la ACP y el gobierno, a fin de evaluar las implicaciones que el proyecto tiene sobre los panameños y panameñas. Se ponen al descubierto y se denuncian, los engaños y las manipulaciones que hacen en el manejo de la información los proponentes del proyecto, en materia de costos, financiamiento, generación de empleo, recursos al Estados, afectaciones ambientales, especificaciones técnicas, entre otras.

Este documento es un aporte al análisis y al debate que debió existir sobre el proyecto de ampliación, con la esperanza que contribuya a una mayor comprensión de una situación que nos afecta a todos y desenmascare las verdaderas pretensiones de los grupos de poder. Es un aporte para la toma de decisiones este 22 de octubre, fecha del referéndum.

II. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Desde la llegada de los españoles, del llamado descubrimiento del Mar de Sur, desde Carlos V quien concibió la idea de un Canal, Panamá y los pueblos latinoamericanos han sido saqueados, sus riquezas apropiadas y sus pueblos despreciados por los poderosos. Los libros hablan de los aborígenes pacíficos que se habían encontrado, y muy poco de aquellos como Urracá y otros líderes indígenas, que se rebelaron contra los conquistadores. Nuestra memoria histórica no debe olvidar la pléyade de luchadores cimarrones, como Bayano, Felipillo y Antón Mandinga, insignes defensores de nuestra identidad como pueblo.

El principal recurso natural de Panamá lo ha sido la posición geográfica, aprovechada por los conquistadores españoles primero, y por los Estados Unidos después, quienes en conjunto con la clase oligárquica parasitaria forjada en función de servir intereses foráneos, continuaron con el saqueo y la opresión del pueblo, aquél pueblo que se había sumado a la gesta por la independencia de los pueblos dirigida por Simón Bolívar quien nos reservó un augusto destino en su célebre frase: "*Parece que si el mundo hubiese de elegir su capital, el Istmo de Panamá sería señalado para este augusto destino, colocado, como está en el centro del globo...*"

Las pugnas de los caudillos, los intereses oligárquicos y el influjo de potencias extranjeras dieron al traste con el sueño del Libertador. La oligarquía criolla se combinó con los intereses imperialistas para aprovecharse del sentimiento de redención de los panameños ante los abusos, abandono y atropello de la tiranía colombiana (de la que la oligarquía fue aliada) para forjar una separación a la medida de sus intereses y entregar a perpetuidad a Estados Unidos la franja de nuestro territorio por dónde se construía el Canal interoceánico, a través del Tratado de 1902, Hay-Bounau Varilla.

Desde aquella tajada de sandía que originó el incidente entre los filibusteros norteamericanos y los panameños, se fue cimentando en los panameños el sentimiento nacionalista y el rechazo al "gringo" interventor y opresor. Eran los años de la construcción del Ferrocarril interoceánico que marcó la inserción de Panamá en el sistema capitalista mundial.

Fueron los intereses oligárquicos e imperialistas los que se combinaron para asesinar al líder de la cholada panameña, Victoriano Lorenzo el 15 de mayo de 1903, así como antes lo hicieron con el mulato Pedro Prestán acusado de incendiar la ciudad Colón. Incluso, desde antes del 3 de noviembre de 1903, nobles patriotas rechazaron las pretensiones gringas de convertirnos en colonia. "Yo no vendo mi Patria", gritó Mateo Iturralde. Ya no eres mío mi idolatrado Ancón", escribió la insigne poetisa Amelia Denis de Icaza. Expresiones claramente nacionalistas.

Más de cien años de lucha y sacrificios de un pueblo por lograr la plena soberanía en todo el territorio nacional. Muchas gestas se registran a lo largo de toda nuestra historia. Las más importantes: el Rechazo a los Tratados Filós Hines en 1947, la Operación Soberanía en mayo de 1958, la siembra de banderas en noviembre 1959, el rechazo a los tratados Robles-Johnson en 1967 y el momento cumbre del 9 de Enero de 1964, que obligó a los

Estados Unidos a tener que negociar nuevos tratados que pusieran fin al enclave colonial y devolver a Panamá el territorio y el Canal que le fuera arrebatado a perpetuidad.

Al menos 21 intervenciones militares de los Estados Unidos, incluida la del 20 de diciembre de 1989, se registran a lo largo de este período. Muchos panameños cayeron a lo largo de todas estas batallas. Esos son los héroes y mártires de la Patria que ofrendaron sus vidas por nuestra soberanía y por el sueño, de que el Canal, una vez en nuestras manos, trajera prosperidad y bienestar al pueblo, sobre todo a los más humildes.

A. El Canal Panameño

El 31 de diciembre de 1999, al medio día, el Canal revirtió definitivamente a Panamá y partió del suelo patrio el último soldado gringo.

La oligarquía siempre en el poder, cómplice siempre del colonizador yanqui, se apoderó de la Junta Directiva y de la Administración del Canal. Se repartieron las áreas revertidas. Se realizaron negociados con el recurso de todos los panameños.

Seis años después, el pueblo sigue esperando que el Canal proporcione los beneficios esperados y atienda las necesidades más urgentes. A pesar de que en este corto período hemos recibido más de 2,000 millones de balboas, cifra superior a lo que se recibió cuando los gringos controlaron el Canal, aún así, la pobreza, la miseria y el desempleo siguen creciendo. Pese a la mayor cantidad de ingresos producidos ha aumentado la deuda pública en más de 3,500 millones, se han aumentado los impuestos y la desigualdad social sigue aumentando. Panamá ocupa el vergonzoso segundo lugar entre los países latinoamericanos con la peor distribución de la riqueza.

El modelo neoliberal excluyente, generador de pobreza, privatizaciones y corrupción ha sido ejecutado a ultranza por los todos los gobernantes, sin distinción de Partidos Políticos. El actual gobierno no es una excepción, y además negocia un leonino Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos que significará pérdida de soberanía y seguridad alimentaria a favor de las transnacionales y corporaciones norteamericanas.

El pueblo pobre sigue esperando que los recursos que genera el Canal de Panamá se destinen a resolver los acuciantes problemas que padece. La espera se prolonga, mientras crece la miseria, el hambre, el desempleo y la inseguridad.

Vivimos un período de crisis marcada por la nula credibilidad del pueblo en las instituciones del Estado y en sus órganos de poder (Ejecutivo, Judicial y Legislativo), así como en los partidos políticos. Los gremios empresariales, grupos gremiales y hasta de sectores de las iglesias están en entredicho. Las mismas reglas del juego del llamado sistema democrático están seriamente cuestionadas. La corrupción carcome los cimientos del sistema de dominación.

Vivimos en un país sin rumbo. Con gobernantes y una clase dominante a los que sólo les interesa el hacer negocios en su propio beneficio y no se preocupan para nada, en atender las demandas sociales, cada día más crecientes.

B. La Propuesta de la ACP

En el marco de las situaciones descritas, el Gobierno y la cúpula de la ACP, han presentado al país la propuesta de Ampliación del Canal mediante la construcción de un tercer juego de esclusas.

En su presentación oficial el pasado 24 de abril, el Gobierno señaló que toda la información estaría a disposición del público, es decir, más de 55 mil páginas que contienen los llamados estudios que le costaron al país una millonada. Pronto se supo que el casi 90% estaba (y sigue estando) en inglés y mucha información clave sigue oculta.

FRENADESO ya había denunciado ante la comunidad nacional el hermetismo y secretismo como el Gobierno venía manejando este tema y otros temas de interés nacional

FRENADESO, actuando con toda responsabilidad, se abocó al estudio y análisis profundo de la propuesta de la ACP. Desde un inicio, surgieron serias interrogantes y advertimos la ausencia de información importante. En ese sentido, nos apersonamos a la ACP en búsqueda de información que faltaba. También nos dirigimos a ANAM solicitando información sobre las implicaciones ambientales del proyecto. Todavía seguimos esperando respuesta.

Más que un proceso de divulgación, el Gobierno del PRD y la cúpula de la ACP se dieron a la tarea de promover el apoyo a la ampliación mediante una costosísima campaña de publicidad, manipulación, reuniones obligadas con funcionarios públicos, eventos en comunidades, visitas a escuelas, etc. Todo ello, antes de que se hubiese aprobado la fecha del Referéndum. Lo que es peor, es que se han iniciado obras de la ampliación sin que el pueblo haya dado su consentimiento, al igual que la ACP y la Junta Directiva, ha estado haciendo reservas ilegales para financiar la ampliación del canal de Panamá, dinero que debió ser entregado el gobierno nacional para atender las necesidades sociales de la población.

En el Tribunal Electoral, la Fiscalía Electoral y el Ministerio Público, reposan las denuncias de FRENADESO, sobre la violación a las normas electorales, sin que se hayan dignado en darle respuestas. Tal conducta expresa una clara parcialización a favor de la ampliación del canal de Panamá. El referéndum está viciado de falta de transparencia.

La campaña a favor de la ampliación ha estado plagada de toda clase mentiras y engaños. Ahora resulta que el 60% del costo de las inversiones que se realizan provienen de fondos de la ACP. ¿Qué ocurre con nuestros impuestos y la deuda que sigue en aumento? **A dónde han ido a parar esos dineros, sí solo el Gobierno actual en el período de menos de 2 años que lleva, se ha endeudado en más de 1,300 millones, es decir, a razón de 80 millones por mes (el doble de lo que entra por el Canal).**

Martín Torrijos en la repartición de los denominados "bonos" de 35 balboas, política que se ha intensificado ahora con el referéndum, falsamente dice que el dinero proviene de los aportes del Canal. Este programa que será por 36 meses, en nada alivia la situación de pobreza de los grupos marginados, que mucho mayor beneficio podrían obtener si los recursos del Canal se destinaran a proyectos concretos que desarrollen las capacidades productivas de las comunidades, y que solucionen las necesidades más urgentes de la población. Contrariamente, el gobierno prefiere utilizarlos para hacer politiquería barata.

Dentro de este discurso demagógico se insertan las falsas promesas de que se generarán 252 mil empleos. El señor Ardito Barletta, el Presidente resultado del fraude electoral de 1984, y el director de la política de endeudamiento del país desde los años setenta con el gobierno militar, es el principal "consultor" que hizo las proyecciones de empleo. Barletta es un experto mago de las cifras (recordemos que en 1984 "ganó" por 1713 votos). Cuando estuvo a cargo de la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI), nombrado por el gobierno de Ernesto Pérez Balladares dijo que distintos proyectos en las áreas revertidas generarían 50,000 empleos. Todavía se sigue esperando la creación de tales empleos. Quienes han participado en los estudios económicos son los mismos que estuvieron detrás de los programas de privatización del IRHE, del INTEL, de Cemento Bayano, entre otras empresas estatales, y de los planes económicos de los distintos gobiernos que prometieron mayor empleo y reducción de la pobreza, planes y proyecciones que nunca cumplieron. Recordemos la promesa de campaña de Martín "**más empleo, más seguridad y cero corrupción de Martín Torrijos y del PRD"**, o la consigna de Perez Balladares de "el pueblo al poder". Son solo estafas a las expectativas populares.

Según la propuesta de la ACP, el año en que se generará más empleos será el 2010, con 4,334 empleos. Al año siguiente caerá abruptamente a 1,868, quedando 2,466 panameños sin empleo inmediatamente. En el último año de construcción de la obra (2014) sólo quedarán 124 empleos. Esta es la cruda realidad de los empleos que se producirían.

Además, tratan de confundir ampliación con modernización. De hecho en los últimos 6 años el Canal ha invertido más de 1,200 millones en el plan de modernización. ¿Dónde están los empleos que se generaron? Y es que la tecnología que se emplea en el Canal es sumamente ahorradora en mano de obra, y por tanto, poco generadora de empleos.

Otro aspecto que sorprende es que el Megapuerto concebido inicialmente dentro del Plan Maestro de la ACP, ha sido excluido para ser privatizado y favorecer a allegados del Gobierno actual.

Han mentido sobre el costo real del proyecto. Dicen que será de 5,250 millones de balboas, tomando en cuenta todas las contingencias. Incluso se han atrevido a afirmar que es posible que termine costando mucho menos. Sin embargo, en la Asamblea Nacional, cuando se discutió la Ley del referéndum, el señor Alemán Zubieta se rehusó a que se incluyera la cifra tope de 5,250 millones. Ellos saber, perfectamente, que el costo del proyecto puede superar los 10,000 millones de balboas y han estado engañando, concientemente, al pueblo panameño. Expertos de reconocida seriedad y profesionalismo han señalado que el costo supera los 9 mil millones de dólares. Siendo así, lo que está en

juego son las ganancias del canal, el excedente canalero y su uso para atender la gigantesca deuda social. Dentro de esto está la entrega inmediata de los dineros que hasta ahora han retenido ilegalmente para la ampliación del canal, los cuales superan los 500 millones de balboas.

Que el proyecto es auto financiable, dijeron. Pero se contradicen ellos mismos al señalar que se requerirán empréstitos de por lo menos 2,300 millones, lo que supone un incremento de la deuda pública del Estado panameño. Quienes niegan esto es porque, al igual que la extinta Zona del Canal, consideran a la ACP un Estado dentro de otro Estado.

Que las navieras pagarán este proyecto con el incremento del peaje. Hasta ahora no existe compromiso real al respecto, lo cual es relevante toda vez que son ellas la que hacen parte de la Junta Asesora de la ACP. Países como Ecuador, entre otros, han manifestado su molestia por el incremento de los peajes.

La ACP y el gobierno no se refieren al interés de los Estados Unidos y el Pentágono en la ampliación y que FRENADESO ha estado denunciando. Actualmente algunos buques de guerra y portaviones gringos no pueden transitar por las esclusas actuales. Dentro de su escalada guerrerista en el mundo, la ampliación encaja dentro de sus objetivos militares. Así lo confirman diversos documentos, incluso los documentos de Santa Fe, así como declaraciones de varios funcionarios de la Secretaría de Defensa de Estados Unidos. Actualmente transitan por el Canal submarinos nucleares y barcos con carga radioactiva, que con la ampliación se incrementaría. Además, recordemos que el Pacto de Neutralidad, que nos coloca "Bajo el Paraguas del Pentágono", concede paso expedito a esta fuerza naval en caso de conflagración, y los mismos por tratarse de embarcaciones no comerciales, pagarían casi nada al Canal.

Prácticamente, pretenden vender el proyecto como un proyecto sin riesgo alguno. Según la ACP no se afecta el medio ambiente, no se afecta el agua, no habrá salinización, no habrá embalses, no habrá deuda, es seguro financieramente. Todo lo anterior lo afirman sin estudios de impacto ambiental, sin haberse culminado los diseños de las esclusas (están por debajo del 30%), sin haber adoptado las contingencias necesarias a los más de 300 riesgos que ellos mismos identificaron. En tales condiciones, la ampliación no puede considerarse un proyecto sino castillo de naipes. Puros engaños y embustes.

Pero a la par desarrollan su campaña de terror mediático: "Si no ampliamos ahora el Canal quedará obsoleto". "Se construyen barcos que no podrán pasar por las esclusas actuales" (aunque sólo son aproximadamente 300 post panamax en todo el mundo con rutas alejadas de nuestras latitudes). "Los barcos optarán por otras rutas". "Nos quedaremos sólo con una zanja". "No se aguanta la cola de barcos"; dicen.

Recordamos lo mismo en épocas recientes. "Si no reformamos el Código de Trabajo crecerá el desempleo." "Las empresas estatales son ineficientes, sino privatizamos nos dejará el tren de la modernización". "Se encarecerán los servicios". "Si no reformamos la Caja de Seguro Social va a quebrar la institución (y así privatizaron sus fondos); y ahora, "sino firmamos el TLC con Estados Unidos no seremos competitivos". Más engaños y más mentiras.

Lo que está claro es el apresuramiento del Gobierno, la ACP y la oligarquía en la aprobación de su propuesta. Considerando los porcentajes de utilidad en proyectos de esta naturaleza, podemos afirmar que el botín a repartirse entre bancos, constructoras, empresarios, políticos y transnacionales puede estar superando los 2 mil millones de dólares. Este es el verdadero interés de la oligarquía, este es el hecho que ha despertado el consenso entre sus distintas fracciones, de Gobierno y "Oposición". ***Esta es la Danza de los Millones para los Ricos.***

El pueblo conoce muy bien lo que ha ocurrido y no se dejará confundir en esta ocasión. NO MÁS ENGAÑOS, NO MÁS MENTIRAS.

C. Sobre la Política de Estigmatización

La ACP y el Gobierno del PRD insisten en acusar a todo aquel que se opone a su propuesta de "malos panameños", de "oponerse al desarrollo y la modernización", de impulsar "agenda ocultas". Todos estos argumentos gastados que no se los come el pueblo.

No sólo acusaron a los educadores, también acusaron a los empleados del Seguro Social, a los bomberos, a los trabajadores bananeros de Puerto Armuelles, y a otros sectores de lucha, de sabotear el proceso del referéndum al plantear sus demandas en este momento.

También chantajean. Intentan lograr un compromiso con el Sí a cambio de sentarse a negociar y lograr acuerdos mínimos. El gobierno le ha dicho a la población de Darién que si no se aprueba la ampliación del canal se detendrá la construcción de la carretera y otros proyectos en el área. Más chantajes.

Este chantaje vuelve a repetirse en las declaraciones mismas del Presidente Martín Torrijos. Primero, señaló que sólo si se aprueba el proyecto en el Referéndum está dispuesto a convocar una mesa de diálogo sobre un proyecto de desarrollo nacional; luego, en su desesperación por el rechazo de la población al proyecto de ampliación, montan otra farsa de diálogo, ahora para supuestamente elaborar un plan de desarrollo. Esto frente a los reclamos de amplios sectores en el sentido de definir hacia dónde se debe dirigir el uso de las ganancias del canal, del excedente canalero.

D. Sobre el Diálogo Nacional

Para tratar de crear confusión, el Gobierno ha lanzado a sus viejos aliados al ruedo. Con los mismos protagonistas del Pacto de Gamboa, es decir los gremios empresariales, partidos políticos, sus empleados del CONATO, Coordinadora de Unidad Magisterial (CUM), FENASEP y otros gremios pretenden montar otra farsa de diálogo, otro **"Diálogo de Yo con Yo",** para volver a plantear fórmulas para que nada cambie, es decir, para mantener el modelo que permite a una minoría seguir enriqueciéndose a costa de las mayorías nacionales. Ello incluye a los llamados garantes del Comité Ecuménico Nacional, verdaderos convidados de piedra que al final se convierten en cómplices de la traición y burla de las aspiraciones populares.

FRENADESO no caerá en este juego. Denunciamos esta maniobra para que se comprenda que lo que se pretende es repetir los diálogos de Bambito, Coronado, de la Educación, del Seguro Social, y otros que al final dieron como resultado situaciones peores a las que se buscaba solucionar.

Más que planes de esta naturaleza, el pueblo demanda soluciones inmediatas a su situación de pobreza y desempleo. De estos escenarios no resultarán planes en beneficio de los sectores populares. Estos sólo podrán conquistarse con la lucha del pueblo. El resultado en contra de la propuesta de la ACP y del Gobierno en el Referéndum permitiría enviar un claro mensaje en esa dirección.

Es una verdadera canallada que la ACP haya retenido ilegalmente más de 800 millones para la ampliación, en medio de tantas necesidades populares. Ello habría bastado con creces para satisfacer las demandas de los educadores por aumentos salariales, mejoramiento de la infraestructura escolar, consecución de materiales y equipo y mejores condiciones de trabajo.

Con esa misma cantidad de dinero que proponen invertir en el proyecto de ampliación podríamos brindar soluciones inmediatas en lo siguiente: déficit habitacional; falta de infraestructura escolar; falta de hospitales y centros de salud para distritos y comarcas del país, y muchas más.

III- EL CANAL NO ESTA OBSOLETO Y LA AMPLIACIÓN NO ES URGENTE

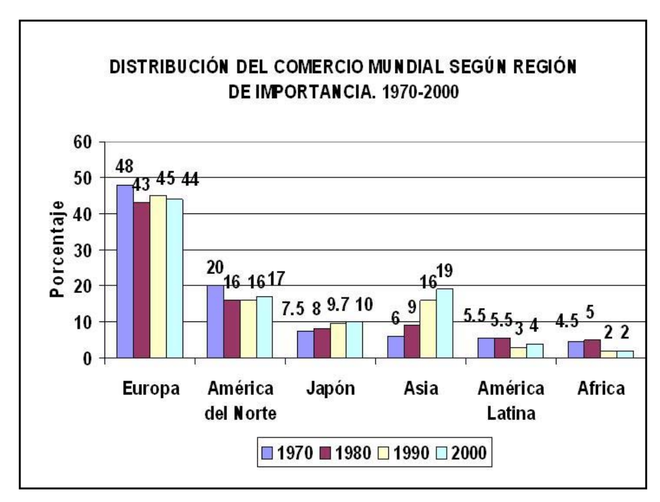
Cuando la ACP lanzó su propuesta el 24 de abril de 2006 para ampliar el canal de Panamá, argumentó la urgencia de llevar a cabo la ampliación porque había que darle respuesta a los barcos más grandes que se estaban construyendo, los PostPanamax, y que el actual canal estaba trabajando a casi plena capacidad y que solo podría responder a la demanda esperada para los años 2009-2012. El señor Arosemena, segundo Vicepresidente de la república, sin haber leído una parte siquiera de las 55 mil páginas de los estudios realizados, pocos días después del lanzamiento dijo que si no se ampliaba el canal quedaría como "una zanja obsoleta". Vamos a analizar aquí estos dos aspectos: la obsolescencia y la capacidad del canal.

A- La economía mundial y el comercio marítimo

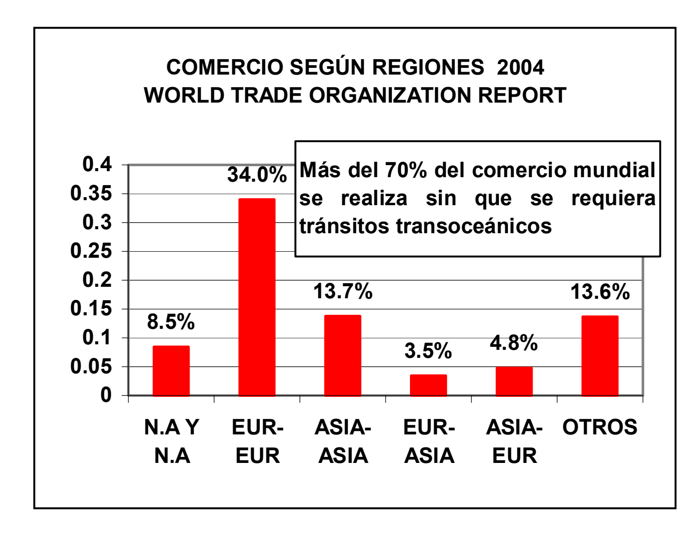
La supuesta obsolescencia del canal está relacionada con los argumentos de que el canal ya no tiene capacidad para atender la demanda del servicio que presta, debido a que, se dice, hay mucha demanda de los barcos que pueden pasar por el canal, y hay otra parte de la demanda que no puede ser satisfecha debido a que los barcos no pueden pasar por el canal, es decir, la demanda de los barcos PostPanamax. Estos aspectos no se pueden analizar sin considerar la situación de la economía y el comercio mundial.

Precisamente, uno de los aspectos ausentes en los planteamientos de la ACP y el gobierno lo es el comportamiento de la economía mundial y la capacidad del canal de Panamá de captar el comercio marítimo. El movimiento de la carga marítima depende de cómo se comporte la economía mundial, las áreas de mayor dinamismo, la proporción del comercio marítimo con respecto al comercio mundial en general, el comercio entre regiones y el comercio transoceánico, entre otros aspectos. Esto es fundamental para evaluar la capacidad de la ruta del canal de Panamá de captar un mayor porcentaje del comercio marítimo mundial. Cuando analizamos estos hechos podemos comprender, porqué, pese a las mejoras introducidas en el canal de Panamá en los últimos 7 años, éste no ha podido captar un mayor porcentaje del comercio marítimo mundial, y porqué, aún cuando el canal se amplíe, se mantendrán las limitantes para aumentar la participación de la ruta, aún cuando el canal continuará siendo importante en la economía mundial. En este sentido, la supuesta obsolescencia se convierte en un simple fantasma, al que recurre la ACP y el gobierno para promover la ampliación del canal, con graves consecuencias para la actual y las futuras generaciones.

Es importante conocer que el comercio mundial se realiza entre los principales polos de desarrollo. El comercio de Europa ha representado casi el 50% de todo el comercio mundial, desde 1970, mientras que América del Norte (Estados Unidos-Canadá), ha representado casi una quinta parte (20%). Asia, que incluye China, ha aumentado su peso relativo en el comercio mundial de 6% en 1970 a 19% para el año 2000. Estas 3 regiones representan casi el 90% del comercio mundial.



La situación expuesta se expresa en la gráfica adjunta, construida en base a los datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC). Los datos para el año 2004 muestran que esta situación no ha variado, aunque Asia aumentó su participación en dos unidades porcentuales. Siguen siendo estas regiones, de los países desarrollados, las de mayor importancia en el comercio mundial.



Además de lo anterior, la mayor parte del comercio mundial se realiza al interior de las propias regiones. La gráfica adjunta, también elaborada con información de la OMC, muestra que más del 70% de todo el comercio mundial se realiza sin requerir tránsitos marítimos entre océanos. El comercio al interior de las regiones ha alcanzado cada vez más importancia. Cómo puede la ACP asegurar que la carga por el canal aumentará entre el 3% y el 5%, si no ha considerado estos hechos?

El otro hecho grave es ignorar que en el mundo sólo existen dos lugares donde el comercio marítimo mundial paga peajes: el canal de Suez y el canal de Panamá. Todas las demás rutas marítimas son gratuitas. Las mercancías que pasan por el canal de Panamá representan el 4% y la del Canal de Suez el 7.5%, del comercio marítimo mundial. Solamente el 11.5% del comercio marítimo mundial (11 ½ toneladas métricas de cada 100 toneladas) pagan peajes. Las compañías navieras sólo utilizan estas dos rutas donde tienen que pagar, siempre que les sea más barato que hacer uso de cualquier otra ruta que les sea gratuito. Por ello es que, de toda la mercancía que se negocia mundialmente por vía marítima, solamente el 11.5% paga peajes. Este porcentaje (11.5%) es parte del comercio que se realiza entre océanos que, como advertimos previamente, representa no más del 30% del comercio mundial. Por consiguiente, el comercio marítimo que paga peajes (11.5%) representa, aproximadamente, entre el 2.5% al 3.0% del comercio mundial.

Lo anterior es aún más importante para evaluar el potencial impacto en el tránsito por el canal de Panamá, de la apertura del “Paso Norte”, por la Antártica, cuestión que ha desmeritado la ACP y sus “expertos”, e incluso de otros vías de ferrocarril y de autopistas rápidas (los corredores terrestres), que pudieran construirse y desarrollarse. El principio

que debemos tener claro es que, las compañías navieras siempre elegirán las rutas que más le convenga a sus ganancias. El señor Nicolás D`Anello, quien ha investigado ampliamente el tema, en reciente presentación que hiciera en el encuentro de FRENADESO del 21 y 22 de junio pasado, documentado con información actualizada de la "Comisión Ártica", señalaba que los estudios indicaban que para el año 2015 la ruta podría estar abierta 6 meses al año. Para la ACP y el gobierno y los sectores de las cúpulas de la seudo oposición, estos son aspectos irrelevantes. En realidad no les interesa si la ampliación será ventajosa o no para Panamá. Lo importante para estos sectores es quedar bien con los EE UU, los principales interesados en la ampliación para que pase una parte importante de sus barcos de guerra, y por sus ventajas económicas para su comercio. De cada 100 toneladas de mercancías que pasan por el canal de Panamá, 65 de ellas tienen como punto de llegada o punto de partida un puerto de los Estados Unidos. Para la economía de los Estados Unidos, el Canal de Panamá siempre ha sido considerado una extensión de la red de infraestructuras del país, y sus estadísticas eran registradas en la Dirección de Transporte hasta el momento en que el canal revirtió a Panamá. El aumento de la importancia de otras regiones del mundo, tales como Asia (Japón, China, Singapur, Korea y los demás llamados "tigres asiáticos") y la Unión Europea, progresivamente empiezan a considerar, también, el canal de Panamá como una de extensión de su red interna de infraestructuras.

i) <u>El interés de los EE UU en la ampliación del canal de Panamá</u>

A propósito del interés de los Estados Unidos en la ampliación del canal, recientemente, el señor Mario Galindo Heurtematte,[1] miembro de la Junta Directiva del Canal, muy interesado en la ampliación del canal, publicó en un periódico en el que es importante accionista, un extenso documento donde, entre otras mentiras, también negaba que dicha ampliación tuviera algo que ver con el interés militar de los EE UU. Debemos recordar que cuando los EE UU consideraron en alguna ocasión, hacer esclusas más grande (caso de 1939, por ejemplo), lo pensaron esencialmente por sus intereses militares en la región y en el mundo. El señor Agustín Arias, Jefe de Proyectos de la ACP en un programa de televisión aceptó que él recibió instrucciones en febrero de 1998 de iniciar los estudios

[1] Mario J. Galindo Heurtematte, forma parte del grupo de familias oligárquicas que siempre le han servido a los intereses de los EE UU y que han desarrollado sus fortunas al amparo de este vínculo de poder. Galindo es miembro de la Junta Directiva del Canal, fue ministro de Hacienda y Tesoro desde donde impulsó la reforma tributaria de 1992, favoreciendo las grandes empresas que vieron, drásticamente, disminuidos el pago de los impuestos sobre la renta y aumentados los márgenes de ganancia, al reducir la progresividad de dicho impuesto. Es socio fundador de la firma Galindo, Arias y López. Los otros socios son, Carlos Lucas López, nombrado miembro y Presidente de la Corte Suprema de Justicia durante el gobierno pos invasión de Guillermo Endara; y, Ricardo Arias, canciller de la república durante el gobierno de Pérez Balladares y actual representante de Panamá ante las Naciones Unidas, así como Jaime Arias Calderón, estrecho amigo del Presiente Martín Torrijos y hermano de Ricardo Arias Calderón del denominado Partido Popular, actualmente en alianza con el PRD. Galindo es socio del periódico El Panamá América. Recordemos que su presidenta es Rosario Arias de Galindo. El actual canciller, igualmente es accionista de dicho periódico, por herencia de su padre Gabriel Lewis Galindo. Igualmente, en la junta directiva de dicho período esta Fernando Fábrega, miembro de la firma Arias,Fabrega y Fabrega, quien, además, es miembro de la junta directiva del canal de Panamá, del Banco General y del grupo UNESA que lideriza Guillermo E. Quijano, otro de los miembros de la Junta Directiva del canal. Se trata de grupos oligárquicos, defensores históricos de los intereses de EEUU en Panamá, y cuyos ancestros ellos los han autoproclamado "próceres".



del tercer juego de esclusas, cuando el canal estaba todavía en manos de los EE UU. Por el actual canal, pasan barcos de la armada de EE UU, entre los que se cuentan algunos submarinos nucleares, como podemos observar en la foto que aquí adjuntamos y que la propia ACP ha utilizado en algunas de sus presentaciones. Por el actual canal, todos los años transitan por el canal de Panamá, aproximadamente 100 barcos de la flota naval de los Estados Unidos. Esto lo oculta, a propósito, el señor Mario Galindo.

El documento de Santa Fé, soporte de la política exterior del Partido Repúblicano desde la administración de Ronald Reagan, planteaba desde entonces la posibilidad de "***colocar al Canal de Panamá bajo la protección de la Junta Interamericana de Defensa, con el objeto de asegurar que las naciones de este Hemisferio tengan un acceso libre y justo a las cuencas del Atlántico y el Pacífico***". También afirmaba que "***El Canal de Panamá tiene un valor estratégico vital para la mayor parte de los países de este Hemisferio. Su seguridad y disponibilidad son de gran interés para los países del Norte, Centro y Sudamérica***." Por último decía "***La operación diaria y el necesario mantenimiento del Canal podrían ser realizados por personal panameño y norteamericano, o por medio de contratistas privados.***"

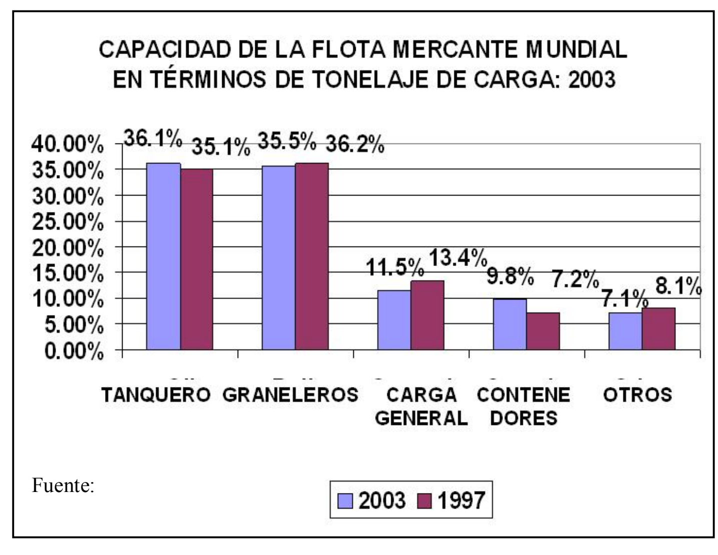


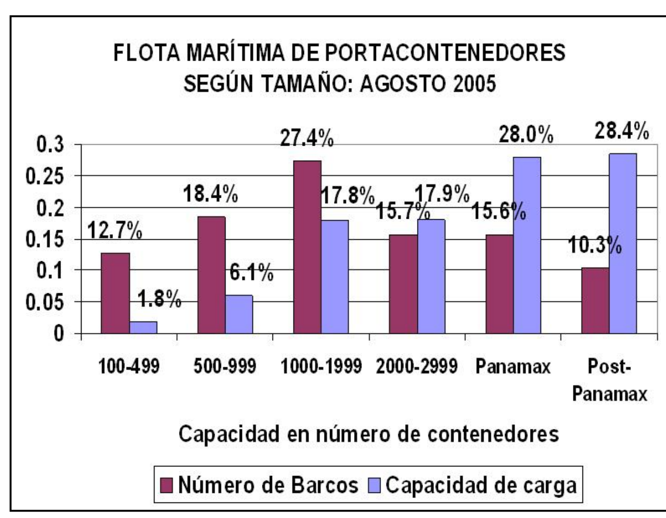
Hoy día cuando EE UU acude a hacer la guerra en cualquier parte del mundo, sin duda, un canal ampliado, con capacidad para sus barcos de guerra, le sería de mucha complacencia. David T. Jones, un oficial retirado del servicio exterior de los EE UU, el 18 de junio de 2006 publicó un artículo en American Diplomacy de la Universidad de Carolina del Norte, afirmando que "una propuesta existente hace mucho tiempo incluye la instalación de un tercer juego de esclusas diseñadas para barcos superbanqueros (o para barcos de guerra del tamaño de los portaviones U.S.S. Nimitz)". FRENADESO ha denunciado sistemáticamente que los diseños de las esclusas no están terminados todavía y pese a ello el gobierno de Martín Torrijos y los altos ejecutivos de la ACP, la Junta Directiva y La Junta Asesora, están apresurados a que el proyecto de la ampliación sea aprobado. No sabemos cuál será el diseño final de las esclusas. Recientemente los Pilotos del canal plantearon que era necesario que las esclusas fueran 45% más grande para permitir que los remolcadores tuvieran capacidad de maniobrar dentro de ellas.

También plantearon que las entradas del canal tenían que ser ampliadas para facilitar la entrada de los buques a las esclusas. Todo ello, además de incrementar los costos en más de 45% y los requerimientos de agua, lo que presionaría a la creación de embalses, también facilitaría el paso de los buques de guerra de los Estados Unidos. Lo que si está claro, pese a la ceguera interesada del señor Mario Galindo, es el interés militar de los EE UU en la ampliación del Canal de Panamá. El señor Galindo, así como los sectores que él representa, como buen oligarca al servicio del gobierno de Washington, una vez más sale a defender los intereses de los EE UU, como lo hizo antes, durante y después de la invasión a Panamá.

B- <u>El tamaño de los buques</u>

En cuanto al continuo aumento del tamaño de los barcos que ha argumentado la ACP y quienes, incondicionalmente apoyan la ampliación, también la información la han manipulado. Solo hablan del aumento de los barcos PotPanamax, pero no dicen nada de los barcos que pueden pasar por el canal. Falsamente afirman que las compañías navieras están cambiando sus flotas hacia barcos PosPanamax. Veamos algunos datos.





De cada 100 barcos comerciales que existen en el mundo, 71 de ellos son tanqueros y graneleros (que transportan granos). Constituyen la mayor parte de la flota mundial. Los tanqueros, que transportan petróleo, gas y similares productos, se utilizan, principalmente, para el golfo pérsico, el canal de Suez y a mar abierto. El petróleo que es transportado por el canal apenas representa ½ por ciento del total mundial. Solamente 10 de cada 100 barcos comerciales del mundo, son barcos que transportan contenedores. Es este el grupo de barcos que la ACP dice que está interesada en atender, y para lo cual, dice, debe ampliar el canal. Sin embargo, cuando analizamos el tamaño de los barcos que transportan contenedores, resulta que sólo 1 de cada 10 son PostPanamax, es decir, buques que no pueden pasar por las actuales esclusas. Por tanto, 9 de cada 10 buques que

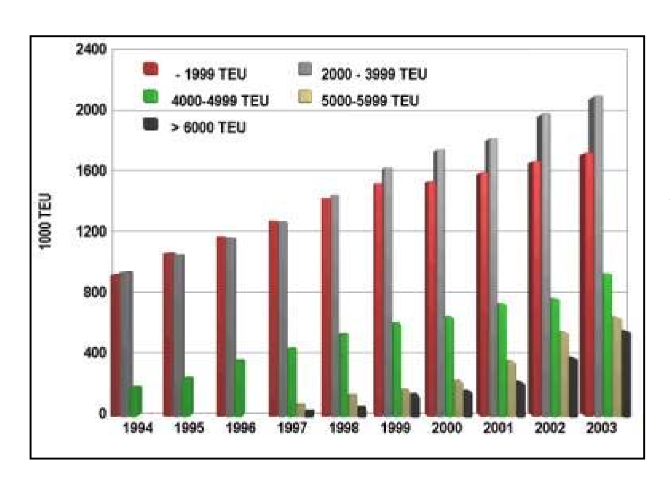
transportan contenedores, puden pasar por las actuales esclusas.

En síntesis, ***solamente 1 barco comercial de cada 100 que existen en el mundo son barcos PosPanamax que transportan contenendores.*** Esto lo oculta, a propósito, la ACP. Se trata de un mercado muy reducido al cual la ACP dice quererle dar respuesta, quizás debido a la relación de los altos ejecutivos del canal con las navieras Maersk Sealand y la Mitsui O.S.K. Lines, y la influencia de estas navieras en la Junta Directiva y la Junta Asesora del Canal. Las firmas de abogados representantes de estas empresas y otras vinculadas a ellas se encuentran: Arias, Fábrega y Fabrega, Morgan y Morgan y Kuzniecky-Barsky y Levy-Duwnie. Todas ellas con claros vínculos por personeros del gobierno, determinados grupos económicos y hasta con representante en la Junta Directiva del Canal.

La ACP no está interesada en decirnos que de cada 100 barcos que transportan contenedores, 90 de ellos pueden pasar por el canal, y que además, la construcción de este tamaño de barcos también ha estado aumentando considerablemente desde los años noventa.

C- El desarrollo de la Flota de Barcos Portacontenedores

CRECIMIENTO DE FLOTA DE BARCOS PORTACONTENEDORES



La gráfica que aquí incluimos nos dice el crecimiento de la capacidad de carga de los barcos que transportan contenedores, según su tamaño. Por el canal de Panamá pueden transitar barcos de 4,900-4,999 contenedores.[2] Las dos barras más pequeñas de la gráfica corresponden a los barcos que no pueden pasar por el canal. Todo el resto de los barcos pueden pasar por el canal de Panamá, y la construcción de este tamaño de barcos también continúa aumentando. Esto tampoco lo dice la ACP, y prefiere seguir manipulando la información, con el propósito de seguir con los planes de ampliación para beneficio de los EE UU y de las compañías navieras.

---

[2] Institute of Shipping Economics and Logistics, "*ISL Shipping Statistics and Market Review 2003*," http://www.isl.org/products_services/publications/samples/cargo.shtml.en

Síntesis

De la información previamente analizada se desprende lo siguiente: sólo una pequeña parte del comercio mundial, es decir, entre el 2.5% y el 3%, utiliza los canales de Panamá y de Suez como rutas de tránsito. Una parte, aún más pequeña de este comercio, se realiza en barcos que transportan contenedores, y sólo una parte de esta última (más pequeña que la más pequeña) utiliza barcos PosPanamax, que no pueden pasar por el Canal. La mayor parte del comercio se realiza en barcos que si pueden pasar por el canal de Panamá. Esta situación tan evidente, la quiere seguir ocultando la ACP, el gobierno y los acólitos de la ampliación, por la simple razón de complacer las fuerzas económicas y políticas internas que están detrás del proyecto, liderizadas, a no dudarlo, por los poderosos grupos económicos, políticos y militares de los Estados Unidos. Este es el actor principal que está detrás del proyecto de ampliación. No existe razón técnica alguna para arriesgarse, ahora, en la aventura tan riesgosa de ampliar el canal de Panamá.

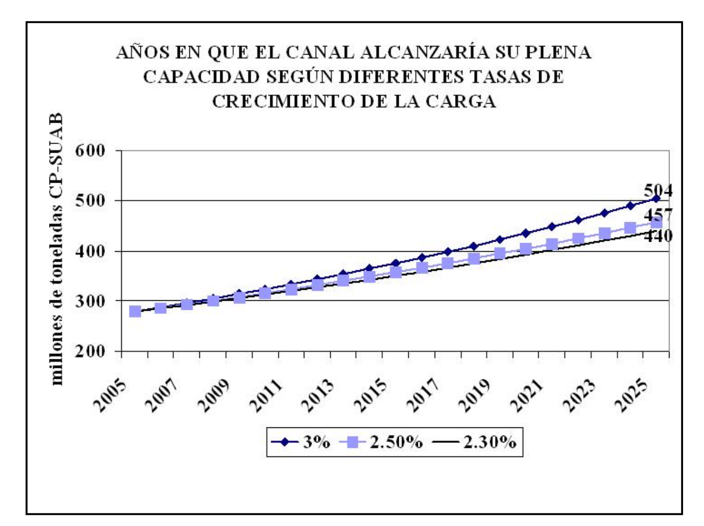
D- La capacidad del canal

Analicemos ahora la capacidad del canal. La ACP dice que el canal está trabajando casi a plena capacidad y si no se lleva a cabo la ampliación, esta llegará a su límite en los años 2009-2012. Sobre este tema, el Arquitecto Ricardo J. Bermúdez y los Ingenieros Droham, Len Ríos y Reynold, para mencionar algunos, han planteado el fondo del problema. Cómo medir la capacidad de atención de carga que tiene el canal de Panamá. Los reconocidos profesionales anotan, acertadamente, que la capacidad de atención de carga del canal depende de la combinación de los tipos y tamaños de buques que pasen por el canal. Bermúdez anota, por ejemplo, que los buques que transportan contenedores, tienen mayor capacidad de carga (en términos de CP-SUAB, toneladas del canal de Panamá), que otro tipo de buques, lo cual es cierto. De manera que si todos los tránsitos fueran buques portacontenedores, la capacidad del canal sería mayor. Hasta el año 2002, por ejemplo, la ACP nos dijo que los Panamax tenían capacidad para 4,000 contenedores, refiriéndose a barcos de esta carga. De ello se desprendía que un barco podía transportar, aproximadamente, 42,400 toneladas CP-SUAB. Las navieras encontraron la forma de colocar 4,500 contenedores y en el año 2004, la ACP había cambiado la capacidad de estos Panamax. Ahora la capacidad de este barco era de 47,700 toneladas CP-SUAB. Un aumento de 12.5.%. Esta capacidad se cambió nuevamente en el 2005 porque la ACP ha verificado que las navieras han logrado colocar casi 5,000 contenedores en un Panamax, lo cual dice que este barco ahora tiene una capacidad de casi 53,000 toneladas CP-SUAB. Es decir, ha habido un aumento de la capacidad de un barco Panamax que transporta contenedores de 25% en su carga entre el año 2002 y la actualidad. De esta forma, la capacidad del canal, en términos de tránsito de carga aumentó, aproximadamente en 12% durante 2002-2006-, en razón de una mayor eficiencia en la utilización de los buques Panamax por parte de las navieras.

Otra hecho también explica la mayor capacidad de carga de los buques que pasan por el canal de Panamá: la ACP cambió el calado máximo permitido (la parte del buque bajo el agua) de los buques de 35 pies a 39 ½ pies, lo cual hace que los barcos puedan llevar más carga, pero también hace más lento los tránsitos, porque ahora los buques de alto calado

deben transitar con mayor cuidado para evitar accidentes. Nuevamente, esta decisión de los altos ejecutivos de la ACP benefician a las navieras. No es casual que el señor Alberto Alemán Zubieta insista en afirmar que la ACP debe satisfacer a los usuarios: las compañías navieras. Sin embargo, los barcos que transitan por el canal pagan por su capacidad de carga, aún cuando estén vacíos, por lo que, ahora, las navieras podrían llevar más carga en el barco sin que tengan que pagar más toneladas. Según expertos en la materia, esta decisión de la ACP ha retrazado en dos horas el tránsito de un buque por el canal de Panamá y ha contribuido al aumento de las colas de buques en las entradas del canal. Esto tampoco nos lo dice la ACP y el gobierno.

En cuanto a la propuesta del arquitecto Bermúdez, precisamente va dirigida a incrementar la eficiencia en la utilización de la ruta de tránsito. Por ello sugiere cuestiones interesantes que los "expertos" de la ACP no han querido considerar, como es el definir "la nave ideal para la ruta de hoy", a partir de cuyo tamaño se pueden desarrollar políticas de precios que incentiven el uso de este tipo de buques, con lo cual se podría aumentar la capacidad de atención de carga del actual canal. Con mejores políticas Bermúdez plantea la posibilidad de que la capacidad del canal alcance 450 millones de toneladas. La estimación del arquitecto Bermúdez se fundamentó en un Panamax con menor capacidad de la que hoy día se reconoce que pueden transitar por el canal, lo cual aumentaría la capacidad del canal a casi 500 millones de toneladas. Como se observa en la gráfica aquí añadida, el canal podría atender la demanda de carga, según sea su crecimiento, más allá del año 2020. El mentira que la ampliación del canal es urgente.



La conclusión del arquitecto Bermúdez es ilustrativa; nos dice: "Forzar un referéndum para finales del año en curso, no solo lo considero apresurado, sino también inapropiado. El mundo no se acabará – ni variarán las rutas y patrones comerciales- si tomamos el tiempo necesario para plantear un esquema que resulte beneficioso para todas las partes involucradas". (mayo 2006)

Por el contrario, la ACP ha optado por no considerar otras opciones para modernizar el canal (que no es lo mismo que ampliarlo) y ha definido una capacidad de tránsitos de carga inferior, de 320 millones de toneladas, y ha asumido, además, una tasa de crecimiento de la carga que no se corresponde con el comportamiento histórico. Su conclusión de que el canal está trabajando a casi plena capacidad y que llegará a su máxima utilización en los años 2009 y 2012, es resultado de los falsos supuestos que utiliza, sin considerar otras opciones para aumentar la capacidad de servicio del canal de Panamá. En su afán de demostrar la supuesta "urgencia" de ampliar el canal, ha preferido no considerar otras opciones de reputados profesionales. Se consideran los "dioses del Olimpo".

El ingeniero Felipe Len Ríos, por su parte, ha sugerido utilizar un método de su invención para transportar con mayor rapidez los buques por el canal de Panamá, utilizando electromagnetos. Afirma que ello permitiría duplicar el número de tránsitos por el canal, y por consiguiente, aumentar el tonelaje de carga.

También se ha sido insistente en advertirle a la ACP que debe poner la iluminación en las esclusas, para que los barcos de alto calado, los PANAMAX, pueden transitar de noche. Este proyecto ha estado engavetado por la ACP por 3 años, y su costo estimado es de apenas 7 millones de balboas. Porqué la ACP no lo ha hecho? Igualmente se ha señalado que aún los barcos PANAMAX no pueden pasar en doble dirección por el corte culebra, pese a la millonaria inversión para hacer el ensanche. Este hecho cuestiona severamente la tan cacareada eficiencia de la ACP. En el año 2001 anunciaron que los trabajos de ensanche del corte culebra habían terminado antes de lo previsto y con costos inferiores a los estimados. Sin embargo, luego confirmaron que aún así los PANAMAX no podían pasar en doble dirección. Aprobaron otro programa millonario para ensanchar el corte culebra, el cual, se supone que terminó a finales de 2005. Sin embargo, aún el 2006 los barcos PANAMAX no pueden pasar en doble dirección por el corte culebra. Dónde está la eficiencia que dice la ACP que tiene y que repiten los promotores de la ampliación? La verdadera historia parece estar en la posición de los pilotos del canal. Ellos señalan que aún con el ensanche no se cumplen los criterios de seguridad de tránsito de dos barcos PANAMAX simultáneamente. El señor Alemán Zubieta no ha querido atender, hasta ahora, los reclamos de los pilotos porque, al parecer está interesado en que los barcos se acumulen a ambas entradas del canal y así, pretender sustentar falsamente que la ampliación del canal es urgente.

Igual situación está ocurriendo con los carriles de retorno de las locomotoras que se utilizan en las esclusas para pasar los barcos, los cuales están dañados desde hace varios años sin que exista urgencia de repararlos. Esto provoca retrasos de 15 a 17 minutos en cada tránsito por el canal.

Todos estos aspectos confirmarían que el actual canal tiene capacidad para atender la demanda futura, al menos hasta el año 2018-2020, introduciendo las mejoras necesarias, y que su ampliación no es necesaria para los intereses de los panameños, sino que es urgente y necesaria para las compañías navieras y para los intereses militares y económicos de los Estados Unidos.

IV- ANÁLISIS FINANCIERO DEL PROYECTO

1- La rentabilidad del proyecto

En la página 67 del documento que la ACP entregó al gobierno el 24 de abril de 2006, se incluyó una gráfica que muestra los flujos de inversión, los requerimientos de financiamientos, los pagos de interés y el período de amortización. Aquí se señala que se requerirá un préstamo por $2,276 millones para cuando se inicie la construcción del tercer juego de esclusas y las tinas de reciclaje de agua, ya que los tres primeros años se dedicarán a terminar los diseños, hacer las pruebas de los diseños y realizar las contrataciones respectivas. También se anota que la tasa de interés del préstamo estimada por la ACP es de 6.25% para los montos desembolsados y de 1.25% para la parte no desembolsada.

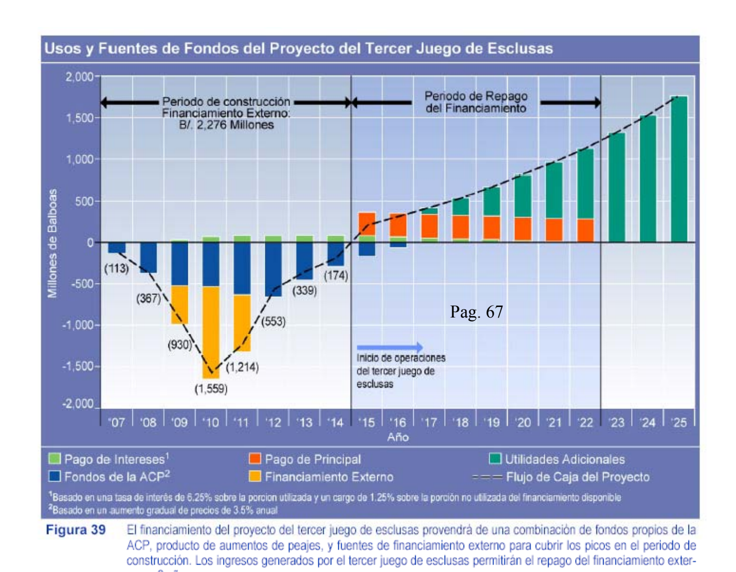


Figura 39 El financiamiento del proyecto del tercer juego de esclusas provendrá de una combinación de fondos propios de la ACP, producto de aumentos de peajes, y fuentes de financiamiento externo para cubrir los picos en el periodo de construcción. Los ingresos generados por el tercer juego de esclusas permitirán el repago del financiamiento externo en 8 años o menos.

En el lado izquierdo de la gráfica se muestran tres rubros: los aportes del actual canal y el monto del préstamo que se desembolsará durante los años 2009-2011. Los aportes del actual canal, a su vez, son los aportes directos a la construcción y los intereses que se pagarán hasta tanto los ingresos debido a la ampliación permitan cubrir el pago de capital y los intereses. La ACP, equivocadamente, y en nuestra opinión, a propósito, no ha incluido los intereses, como tampoco los aportes de amortización durante los años 2015 y 2016, cuando todavía se tendría que utilizar recursos del actual canal para hacer los pagos respectivos. El propósito de que la ACP no incluya este dinero como parte del costo del proyecto es simplemente mostrar la falsa idea de que el costo del proyecto es bajo y que, además, se aumente artificialmente, la tasa interna de retorno del proyecto, la cual calcularon en 12 por ciento.

Cuando se evalúa el costo y rendimiento de una inversión de una actividad que ya está en operación, debemos comparar los ingresos adicionales que resulte de la nueva inversión, con los costos adicionales que ella produce. Si los ingresos del actual canal no cubrieran los intereses durante el período 2010-2016, como tampoco el pago de capital faltante en los años 2015-2016, estos se acumularían a la deuda original y también empezarían a cobrar intereses, lo cual aumentaría la deuda originalmente contraída. Los aportes al pago de intereses durante el período 2010-2014 es de aproximadamente de $586 millones y los aportes a intereses y capital durante los dos años siguientes es estimado en $421 millones, para un total de $1,007 millones adicionales que aporta el actual canal al

proyecto de ampliación. Sumando este resultado a los $2,974 millones de los aportes directos a la construcción, los ingresos del actual canal aportarían 3,981 millones de dólares. La ACP para decirle a la ciudadanía que el proyecto cuesta menos, no incluye los $1,007 millones que se sacan de los ingresos del actual canal que constituyen un sacrificio del pueblo panameño, ya que si no se utilizarán en la ampliación tendrían que entregarse al estado.

El préstamo requerido por la ACP de $ 2,276 millones será desembolsado, aproximadamente, en mostos de 439, 1169 y 668 millones de dólares para los años 2009, 2010 y 2011. El primer pago de intereses se realizará en el año 2010 y corresponderá al 6.25% del desembolso de $439 millones de 2009 y el 1.25% de la parte no desembolsada a la fecha. En el año 2011 se pagarán intereses del 6.25% por los desembolsos acumulados de 2009 y 2010 y el 1.25 por la parte no desembolsada aún ($668 millones). En el año 2012 se tendrá que pagar intereses del 6.5% por el total de los $2,276 millones que para entonces se habrán desembolsado en su totalidad. Así mismo ocurrirá durante los años 2013 y 2014. La suma estimada de estos intereses es de 586 millones de dólares, según mostramos en la tabla siguiente.

La ACP tiene la confianza en conseguir financiamiento al 6.25% anual, aunque dicho optimismo no es compartido por FRENADESO como tampoco por otros conocedores del tema. Si la tasa de interés es superior, el costo del proyecto aumenta en la misma proporción. Los cálculos que aquí realizamos utilizan la tasa de interés de la ACP aunque la consideramos subestimada.

AÑO	PRÉSTAMO		INTERESES		INTERESES A PAGAR	
	DESEMBOLSOS	ACUMULADOS	DESEMBOLSOS	PARTE NO DESEMBOLSADA	ANUALES	ACUMULADOS
2009	439	439	0	0	0	0
2010	1169	1609	27	23	50	50
2011	668	2276	101	8	109	159
2012		2276	142	0	142	302
2013		2276	142	0	142	444
2014		2276	142	0	142	**586**

Adicionando los $421 millones aportados por los ingresos del actual canal en concepto de intereses y capital durante los dos primeros años de operación del tercer juego de esclusas

EL COSTO DEL PROYECTO AUMENTA A $6,257 MILLONES

Pero, todavía este no es el verdadero costo para los panameños. Tenemos que añadir como costo de la ampliación, lo que los panameños dejamos de recibir como consecuencia que se utilicen los $3,981 millones para cubrir los costos directos de la construcción para realizar el tercer juego de esclusas, y el pago de intereses y capital de

2015 y 2016. Este costo, en economía se conoce como el costo de oportunidad. En la evaluación de proyectos el costo de oportunidad es equivalente a la tasa de descuento. El proyecto sería elegible si el Valor Presente Neto es positivo, es decir, los ingresos netos futuros del proyecto descontados por el costo de oportunidad (la tasa de descuento). Si se utiliza el sistema de la Tasa Interna de Retorno, que fue la elección de la ACP, esta debe ser superior al costo de oportunidad, es decir, a la tasa de descuento.

El principio que rige el costo de oportunidad es que todo tiene un costo. Si la ACP no tuviera los recursos generados por el actual canal para cubrir parte de la construcción y cubrir los intereses y parte del principal del préstamo obtenido, tendría que obtenerlos en el mercado financiero y tendría que pagar el costo de los intereses. Si por el contrario tiene recursos propios, se ahorra el pago de intereses pero ahora no podrá entregar estos excedentes al estado, dejándose de hacer un conjunto de obras sociales. A los panameños nos cuesta, por tanto, lo que dejamos de recibir para destinar esos recursos a la ampliación. En el concepto utilizado por la ACP, la entrega de estos $3,981 millones de los ingresos del actual canal es gratuita; no tiene ningún costo, lo cual es absolutamente falso.

La estimación del costo de oportunidad que mostramos a continuación, se ha fundamentado en el nivel inferior de la tasa de descuento utilizada por la propia ACP, que fue definida entre 7.0% y 7.2%. No obstante, como comparación, hemos añadido el cálculo del costo de oportunidad en la eventualidad de que se utilizara una tasa de descuento del 10%, como fue sugerido por algunos de los “expertos” contratados por la ACP, y que analizaremos más adelante. Como ejemplo podemos señalar que el Banco Mundial utiliza el 10% y el Fondo Monetario Internacional el 12% para evaluar proyectos de inversión. Aún cuando podemos sustentar que los ingresos del canal invertidos en obras sociales, educación, salud, vivienda, agua potable, y otras actividades productivas, podrían tener un mayor rendimiento futuro para el país, aquí hemos utilizado los de la ACP (7%) con un escenario adicional de 10%.

	APORTES DE LA ACP		**APORTES TOTALES**		**PÉRDIDA**[a/]	
AÑO	**CONSIDERADOS**	**INTERESES**	**ANUALES**	**ACUMULADOS**	**7%**	**10%**
2007	113	0	113	113	8	11
2008	367	0	367	480	34	48
2009	491	0	491	971	68	97
2010	390	50	440	1411	99	141
2011	546	109	655	2066	145	207
2012	553	142	695	2761	193	276
2013	339	142	481	3242	227	324
2014	174	142	316	3559	249	356
	2974	**586**	**3560**		**1022**	**1460**

[a/] Se refiere al costo de oportunidad calculado al 7% y 10%
Nota: Para los aportes de 2015 y 2016 no incluimos el costo de oportunidad porque ello sí está incluido en el análisis financiero.

Para efectos del costo de oportunidad, no consideramos los aportes a intereses y capital del préstamo para la ampliación, de los años 2015-2016 ya que ello será incluido en el flujo de los ingresos netos del proyecto. Debemos, por tanto, sumar $1,022 millones al

costo del proyecto, del costo de oportunidad correspondiente al período previo a la entrada en operación del tercer juego de esclusas.

EL COSTO DEL PROYECTO AUMENTA A $7,279 MILLONES

Hemos arribado a esta cifra, sin modificar en forma alguna las estimaciones primarias de la ACP y que equivocadamente nos dice que el costo del proyecto es de $5,250 millones.

Si utilizamos el 10% para el costo de oportunidad, para los panameños

EL COSTO DEL PROYECTO AUMENTA A $7,717 MILLONES.

Sobre este costo del proyecto se debe esperar un rendimiento futuro que no puede ser inferior al costo de oportunidad. Es incomprensible que los "expertos" a que recurrentemente echan mano los funcionarios de la ACP cuando se les cuestiona sobre el proyecto, no hayan considerado cuestiones tan elementales para efectos de determinar su nivel de rentabilidad.

Considerando el costo del proyecto de $7,279 millones, **la rentabilidad del proyecto disminuye de 12% a 8.9%** en términos reales, cuando se convierten los valores anteriores a dólares de 2005. Si por el contrario utilizamos una tasa de descuento del 10% la rentabilidad del proyecto **disminuye al 8.4%.** En ninguna de las dos circunstancias anteriores el proyecto de ampliación sería una inversión beneficiosa si la tasa de descuento la ubicamos en el rango de 7% al 10%, que como veremos seguidamente, fue lo que recomendaron los "expertos" contratados por la ACP.

i) Las manipulaciones de la tasa de descuento que hizo la ACP

Los primeros cálculos realizados por INDESA, utilizaron una tasa real de descuento del 12%; la tasa nominal de descuento sería 14% si seguimos con el supuesto de la ACP de una inflación del 2%. Obviamente, a esta tasa de descuento el proyecto no aparecía nada rentable, incluso considerando el costo incorrecto de 5,250 millones. La ACP contrató un consultor externo, el Profesor Campbell Harvey de la Universidad de Duke de Carolina del Norte para "hacer una ***evaluación*** interna independiente ***de la metodología y los supuestos*** de los modelos financieros de riesgo que se usan para evaluar la ampliación que se tiene previsto hacer en el Canal de Panamá".[3] En su informe señaló: "...considero que el análisis financiero es conservador... ***Si se utiliza una tasa de descuento más baja el valor de la ampliación aumenta sustancialmente***."[4] Con una tasa real de descuento del 12% que se utilizaba entonces, el valor presente neto del proyecto era de apenas 123 millones de dólares. El Profesor Harvey señaló que una tasa real de descuento más baja, (sugirió el 10%), el valor presente del proyecto aumentaría a 1000 millones de dólares. (pag. 2)

---

[3] Campbell R. Harvey, Consultor, Informe, 10 de agosto de 2005, p.1. Negritas nuestras
[4] Campbell R. Harvey, Consultor, Informe, 10 de agosto de 2005, p.1-2. Negritas nuestras

Conviene además, comentar otras afirmaciones de Harvey. En la página 2 de su informe señala que:

> "Dados los ***supuestos del modelo***, la tasa interna de retorno es del 12.44%. La tasa de descuento es del 12%, lo que implica que el proyecto gana más que un proyecto de riesgo similar, y se debiera proceder con la inversión." (las negritas son nuestras)

Los supuestos del modelo a que se refiere Harvey, para la fecha en que hacía la consultoría, agosto de 2005, eran: que la carga crecerá al 3% promedio anual, los peajes aumentarán al 2.0% en términos reales y al 4.0% en valores nominales, siempre que la inflación sea del 2%, y que el costo del proyecto sería de $5,250 millones, incluyendo la inflación del 2%. Posteriormente, cuando INDESA hizo las últimas correcciones en marzo-abril de 2006, el crecimiento de los peajes fue aumentado a 3.5% en términos reales y a 5.5% a valores nominales. Obviamente, si los supuestos no se cumplen y la realidad está por debajo de las expectativas de la ACP, entonces la rentabilidad del proyecto se desploma.

Es obligante hacer un comentario adicional. Según Harvey, aún cuando la tasa de descuento fuera del 12% "se debiera proceder con la inversión", -añadimos nosotros,- "dados los supuestos del modelo". Es decir, el consultor no hizo ninguna evaluación de los supuestos, cuestión que debió hacer ya que era parte de su contratación, sino que los dio como buenos. Tampoco hizo mención del período de recuperación de la inversión analizada; del horizonte que se utilizó para calcular la tasa interna de retorno en cuestión. El período utilizado por INDESA, empresa que hizo la evaluación financiera para la ACP, fue 2015-2050 para estimar la tasa interna de retorno. En estas circunstancias el valor presente de $123 millones tendría que considerarse muy bajo, por lo que aún siendo positivo el valor presente la inversión no sería elegible. Un análisis rápido, incluso, de los supuestos del modelo financiero tendría que sugerir que no se continuara con el proyecto, por el riesgo que estos supuestos contienen.

En el apartado "E" de su informe, "Comentarios y Recomendaciones", Harvey dice lo siguiente: "En mi trabajo de consultoría es una práctica estándar hacer un promedio de las diferentes alternativas. Este promedio sugiere una tasa de descuento más próxima del 10%, en vez del 12% que se utiliza en la práctica." (pag.4)

En la sección de "Observaciones Técnicas" (pag.8), añadió algunos aspectos que merecen ser incluidos aquí. Dice:

> "Las inversiones en el escenario de ampliación después del 2015 son de $80 millones al año. ***Parece extraño tener las mismas inversiones regulares de mantenimiento cada año.*** Es difícil justificar tratar de mantener este número constante dado el registro histórico en inversión." (pag.8; negritas nuestras)

El dato de $80 millones por año, en verdad se refiere a las inversiones regulares del actual canal. En circunstancias en que se hiciera la ampliación, la ACP añadió $15 millones resultando un total de 90 millones de dólares para todos y cada uno de los años

siguientes.[5] En todo caso, el planteamiento de Harvey es igualmente válido. Esta suma constante para todos los años de inversión adicional es sumamente extraña, por decir lo menos.

En la página 10 Harvey también añadió:

> "***Los gastos de operación estarán aumentando en aproximadamente 1% anual*** en términos reales luego de que se concluya la ampliación. Si se considera el tamaño de la inversión en la ampliación, ***este crecimiento parece muy bajo***. Es necesario revisar esto, tomando en cuenta el comportamiento de los costos laborales."

Estas últimas recomendaciones de Harvey, en cuanto a la inversiones de mantenimiento y los gastos de operación, no fueron tomadas en cuenta por la ACP aunque la tasa de descuento sí fue cambiada. En las últimas revisiones que hizo INDESA la tasa de descuento fue disminuida al 7%-7.2%, con lo cual, obviamente, aumentó mágicamente el valor presente del proyecto y lo hizo económicamente más atractivo. Todo, simplemente, mediante una manipulación de la tasa de descuento. (OJO. COMENTAR LO DE LA TASA DE DESCUENTO INCUIDA EN EL ANEXO H)

Extrañamente Harvey no hizo comentarios sobre los supuestos de carga, peajes y costo del proyecto, pese a que ello estaba incluido en su consultoría.

Un mes después, en septiembre de 2005, la ACP contrató a Mauricio Jenkins, director académico del Programa de Alta Gerencia del INCAE, donde también es invitado como profesor Marcos Fernández de la firma INDESA. Jenkins debía dar una opinión independiente sobre el modelo financiero.[6]

Jenkins sí opinó sobre los supuestos, y dijo:

> "en el análisis se ha asumido que en promedio el precio por transitar por el Canal aumentará 4% por año hasta el 2025 y que ese aumento no dependerá de si se expande el Canal o no. En realidad si el Canal se expande podrán transitar por él barcos más grandes lo que podría representar un importante ahorro en costos para las navieras (por economías de escala y tiempo ahorrado), por lo que éstas últimas deberían tener, cuando menos en principio, una mayor disposición a pagar precios más altos con el canal expandido que con el canal sin expandir. De ser así, en el escenario con el canal expandido, las tarifas podrían aumentar más rápidamente que con el canal sin expandir." (pag.1)
>
> A lo anterior añadió:
>
> "sería importante que la ACP examine de nuevo (...) los supuestos utilizados con respecto al crecimiento de tarifas en el canal expandido y el canal no expandido

---

[5] Ver Cuadro 1A, pag. 36 del informe de INDESA, "Evaluación Socio-Económica del Programa de Ampliación de la Capacidad del Canal Mediante un Tercer Juego de Esclusas, abril 2006.
[6] Mauricio Jenkins, Informe de Consultoría, p.1

> para verificar si efectivamente existe un sesgo sistemático que tiende a reducir los flujos de caja que produce el proyecto, tal y como parece ser el caso en este momento." (pag.1)

Con esto Jenkins sugirió aumentar la tasa de crecimiento de los peajes, lo cual fue acogido inmediatamente por la ACP, estableciendo ahora un aumento del 4% que había considerado previamente el análisis financiero, a 5.5% anual. Con esto, nuevamente mediante manipulación de las cifras, el valor presente del proyecto aumentó y también la tasa de rentabilidad, la tasa interna de retorno.

Otras recomendaciones de Jenkins, al igual que en el caso de Harvey, no fueron acogidas. Sugirió que la ACP hiciera análisis de sensibilidad considerando distintos escenarios. En la página 2 del informe dijo:

> "podría ser interesante analizar el efecto que podría tener un aumento de precios mayor en acero, concreto, mano de obra o algún otro insumo, de lo que se ha asumido implícitamente en el análisis hecho hasta el momento."

En la misma página del informe también afirmó que el análisis de sensibilidad permitiría:

> "determinar el efecto que podrían tener en el proyecto mayores (o menores) tasas de inflación de la que se ha considerado al estimar tasas de descuento reales a partir de tasas nominales."

Con respecto a los sobrecostos, el informe de Jenkins dijo:

> "Con relación a los sobrecostos que pudieran ocurrir, especialmente aquellos asociados con precios de ciertos insumos (como acero, concreto, combustibles), sería importante incorporar la posibilidad de que si en un cierto período ocurre un aumento en el costo, ese incremento pudiera persistir por varios períodos (en lugar de solamente uno)." (pag.3)

Con relación a la tasa de descuento utilizada, Jenkisn tiene consideraciones que se ajustan en mayor grado a las prácticas financieras. Primero, recomendó no utilizar una tasa específica sino un rango en el cual podría estarse moviendo la tasa de descuento. La firma INDESA y la ACP, en tanto que la última lo aceptó, contrariamente decidió utilizar una tasa específica e inferior a la de su primer estudio, ya que decir que la tasa de descuento es de 7% a 7.2%, no es precisamente, hablar de un rango. Segundo, en el numeral 14 de su informe precisó su recomendación. Dijo:

> "Los tres modelos que la ACP ha utilizado hasta el momento han arrojado tasas de descuento en el rango de 6.8%-12.0% (y en algún momento se defendió una tasa de 14%). En términos generales, tasas de descuento reales en el orden de 12% y más lucen altas. Entre 7% y quizás 9% o 10% en términos reales parece más razonable y defendible. En el modelo llamado de McKinsey (riesgo soberano) y de acuerdo con los datos de *risk premium*, *risk free* y riesgo soberano

> que la ACP ha utilizado, una tasa de 10% implicaría una beta de 0.9 aproximadamente, que parece ser un buen límite superior para el Canal.” (pag.5)

La recomendación de Jenkins, en consecuencia, fue la de utilizar una tasa de descuento con un límite inferior del 7% y un límite superior del 10%, coincidiendo en este último dato con Harvey. Los “expertos” de INDESA, por el contrario, decidieron utilizar como tasa de descuento el límite inferior del 7% de que habló Jenkins, y para nada fue siquiera considerado el 10% sugerido por Harvey, que fue el límite superior planteado por Jenkins.

La manipulación de las cifras, para hacer ver que el proyecto de ampliación es un gran negocio,hasta aquí es muy clara. Después de utilizar una tasa de descuento real de 12%, INDESA decidió disminuirla al 7%, lo cual aumentaba tremendamente el valor presente del proyecto. Luego fue aumentada la tasa de crecimiento de los peajes del 4% al 5.5%, lo que aumentaba aún más el valor presente y la rentabilidad del proyecto. Pero, además, se hicieron oídos sordos de las observaciones en cuanto a la subestimación de los costos de mantenimiento y de los gastos de operación de las nuevas esclusas. Tanto Harvey como Jenkins obviaron hacer comentarios sobre el supuesto del crecimiento de la carga utilizado en el modelo financiero. Solo así el la ampliación del canal podía presentarse como “un gran negocio”; MANIPULANDO CIFRAS.

B- <u>El costo directo de $5,250 millones también fue subestimado por la ACP</u>

La historia expuesta aquí, todavía no termina. Personas conocedoras de los aspectos técnicos del canal, como el Licenciado Fernando Manfredo quien fuera sub-Administrador del Canal, y los Ingenieros Thomas Drohan y Humberto Reynolds, reconocidos profesionales que laboraron en el Departamento de Ingeniería de la antigua Comisión del Canal, bajo la administración estadounidense, y otros respetados profesionales panameños de la ingeniería, han planteado que la ACP ha estado desarrollando trabajos que corresponden al proyecto del tercer juego de esclusas desde hace varios años, y que los ha estado incorporando como costos de operación y mejoras del actual canal.

Las cuestiones que la ACP ya está adelantando y que corresponden al proyecto de ampliación, pese a que los panameños no lo hayamos aprobado aún, el Licenciado Mandredo (citando otras fuentes de reputados ingenieros que trabajaron, incluso, en el plan maestro de la ACP), menciona los dragados a ambas entradas del canal y su ampliación, así como algunos puntos de los canales de navegación, con dimensiones que no corresponden a los barcos Panamax sino a los barcos PostPanamax, y la compra de cuatro (4) remolcadores con capacidad de 4,000 HP (caballos de fuerza). Sobre esto incluye una cita muy esclarecedora:

> `Pero en la actualidad los remolcadores Coclé, Colón, Herrera y Los Santos se han comprado con una capacidad de tiro de 4,000 HP. en exceso de los requerimientos de los Panamax porque están destinados a los barcos post Panamax. Es por eso que no se incluye en la propuesta de ampliación el Costo

de los Remolcadores y la incluyen en el Programa de Mejoras para llevar al Canal a su máxima capacidad bajo el renglón de Mejoras a la Flota de Remolcadores.`(Manfredo, pag24)

La información sobre los remolcadores también la encontramos en la página de Internet de la ACP y le atribuyen una capacidad de tiro a los remolcadores de 4,400 HP, superior a las anotadas por el Lic. Manfredo. Por su parte, el Arquitecto Miguez, Coordinador del Plan Maestro de la ACP confirmó este dato en el encuentro de FRENADESO y defendió la compra argumentando que era lo más racional, porque no tenía sentido económico comprar remolcadores con una capacidad de tiro inferior. Podríamos estar de acuerdo con este argumento de Miguez, es decir, que económicamente convenía comprar remolcadores que pudieran servir para los Panamax y los PostPanamax, pero lo que no podemos compartir es que los hayan excluido del costo del proyecto de ampliación.

No suficiente con lo anterior, la ACP anunció el 30 de junio de 2005 la compara de otros 8 nuevos remolcadores "Z-Tech", con 82% más capacidad de tiro que los remolcadores ya adquiridos, 3 de las cuales deben ser entregados a finales de 2006 y los otros 5 en enero de 2008. Estos gastos la ACP los ha incluido en el programa de modernización del actual canal, pese a que la capacidad de estos remolcadores es para barcos PostPanamax.

Al costo de los dragados en ambas entradas del canal, para barcos PostPanamax, y el costo de los 12 remolcadores con capacidad de halar barcos PostPanamax, debemos añadir las reservas que ha estado haciendo la ACP desde el año 2000, las cuales, claramente que son para el proyecto de ampliación del canal. Ninguna empresa hace reservas tan grandes si no tiene planes de inversión futura de grandes proporciones también. Hasta el 30 de septiembre de 2005, la ACP muestra en su informe financiero, reservas de casi $800 millones, los cuales pudieron estarse utilizando para atender demandas sociales al pueblo panameño. Los panameños hemos dejado de recibir, desde el año 2000, los beneficios que pudieron obtenerse si dicho dinero se hubiera utilizado en obras sociales. Estos beneficios perdidos serían de 150 millones de balboas, aproximadamente, que tendrían que ser cargados al proyecto.

CATEGORÍA	**COSTO (millones de dólares)**
El puente en el sector atlántico	150.0
Sistemas de navegación (luces, remolcadores, etc)	365.0
Costo de apoyo a la construcción	242.7
Costo de administración	77.3
Costo de instalaciones administrativas	130.9
Costo de Supervisión	154.8
Inflación (2%)	151.6
Contingencias	356.2
TOTAL	**$1,628.5**

Fuente: Manfredo, Fernando; El proyecto del tercer juego de esclusas, pag. 22-28

Además, tanto Manfredo como Drohan y Reynolds han señalado un conjunto de costos que la ACP no ha incluido en los costos de la ampliación y que deben ser incorporados.
Los costos no incluidos son los siguientes:

La estimación del costo base del tercer juego de esclusas según el Lic. Manfredo es de 6,878.8 millones de dólares y el estimado del Ing. Reynolds es de 7,022 millones. Ninguna de las dos cifras incluye los intereses correspondientes. Drohan señala un costo superior a los $ 10,000 millones.

Entre los aspectos que el Lic. Manfredo señala que no han sido considerado en los costos de la ACP están el puente en el sector de las esclusas de Gatún, los sistemas de navegación (luces, remolcadores adicionales, apoyo a la construcción, administración, supervisión y las instalaciones administrativas. Estos costos no considerados por la ACP el Lic. Manfredo los estima en 1,628.8 millones, quien en su escrito afirma: "Como podemos advertir la ACP ha buscado todo tipo de argumento para hacer aparecer el costo de la obra lo más bajo posible". (pag.27)

Esta última cifra la hemos añadido a los costos estimados por la ACP y hemos realizado los cálculos de los intereses y las pérdidas que resultan de utilizar estos recursos en la ampliación y no en otras inversiones (el "costo de oportunidad"), cuyos resultados presentamos a continuación.

AÑO	**COSTO TOTAL ESTIMADO**	**PRESTAMO**	**APORTES DE LA ACP**				**APORTES**		**PÉRDIDA**	**COSTO TOTAL ESTIMADO**
			CONSI DE-RADOS	**CONSI DE-RADOS ACUM.**	**INTE-RESES**	**INTERE-SES ACUM.**	**ANUA-LES**	**ACUMU-LADOS**	**7%**	
2007	113	0	113	113	0	0	113	113	8	121
2008	367	0	367	480	0	0	367	480	34	401
2009	1339.2	754	585	1065	0	0	585	971	75	1414
2010	2245.0	2006	239	1304	87	87	325	1411	97	2429
2011	1748.2	1146	603	1907	187	273	789	2066	153	2088
2012	553	0	553	2460	244	517	797	2761	208	1006
2013	339	0	339	2799	244	761	583	3242	249	832
2014	174	0	174	2973	244	1006	418	3559	279	697
	6878	**3905**	**2974**		**1006**		**3560**		**1102**	**8986**

Añadiendo el aporte de los ingresos del actual canal durante 2015 y 2016 por el orden de los $421 millones,

EL COSTO DEL PROYECTO AUMENTA A <u>$9,407 MILLONES</u>.

En este caso, la tasa de rentabilidad del proyecto se disminuye a 6.8%, por debajo, incluso de la tasa de descuento utilizada por la ACP, haciendo aún menos elegible el proyecto de ampliación. Si utilizamos una tasa de descuento del 10% disminuye aún más.

Expuesto muy simplemente, desde el punto de vista técnico **<u>el proyecto no es rentable,</u>** incluso manteniendo las proyecciones de la ACP de aumento de carga (3%) y de peajes (5.5%), con inflación del 2%, y asumiendo que las inversiones de

mantenimiento del tercer juego de esclusas solamente requieran $15 millones anuales (que Harvey afirmó que no era sustentable) y que los costos de operación solamente aumentaran en 1% (lo cual también fue cuestionado por los "expertos" contratados por la ACP). Nótese que todavía no hemos hablado de los costos ambientales, los cuales trataremos más adelante.

EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ NO ES RENTABLE SOLAMENTE CONSIDERANDO EL VERDADERO COSTO DE LA OBRA, LOS INTERESES QUE SE DEBEN INCLUIR COMO COSTOS Y LA PÉRDIDA QUE SUFRIMOS LOS PANAMEÑOS (DURANTE EL TIEMPO DE LA CONSTRUCCIÓN) POR DESTINAR DICHOS RECURSOS A LA CONSTRUCCIÓN DEL TERCER JUEGO DE ESCLUSAS EN VEZ DE UTILIZARLOS EN EL PAGO DE LA DEUDA SOCIAL.

i) Otros costos del proyecto de ampliación que la ACP no ha considerado

La afirmación de que la ampliación del canal no es rentable para los panameños, que hemos sustentado previamente, no ha considerado aún otros costos que la ACP, a propósito no le ha querido decir al pueblo panameño. La ACP, el gobierno, los gremios empresariales y las cúpulas de los partidos políticos que están apoyando la ampliación, pretenden que el pueblo panameño les dé un cheque en blanco.

- No han incluido el costo de las esclusas más grandes, según han recomendado los pilotos del canal, para que los remolcadores tengan capacidad de movimiento dentro de las esclusas. Esto significa que las tinas de agua también tendrán que ser más grandes ya que estas están en proporción al tamaño de las esclusas. Las esclusas y tinas tendrían que ser 45% más grandes del diseño conceptual actual, lo cual implicaría 2,363 millones de balboas adicionales, por lo menos.
- No han incluido el costo de fuentes de agua adicionales. Si las tinas y las esclusas son más grandes, la solución de requerimiento de agua que está en la propuesta ya no sirve. Esto significaría inundar las tierras de los campesinos para hacer embalses.
- No han incluido el costo de mayor dragado en las entradas de ambos lados del canal, que han recomendado los prácticos, para facilitar el alineamiento de los barcos para entrar a las esclusas, lo cual puede significar 100 millones de balboas.
- No han incluido el costos de dragado de todo el cause de navegación del canal. Las esclusas las están proyectando construir con una profundidad de 60 pies. Esto, dice la ACP, permitirá buques con calado de hasta 50 pies. Sin embargo, el dragado de la ruta está proyectado para servir a buques de hasta 47 ½ pies. Los otros 2 ½ pies de dragado para los 83 kilómetros de la ruta, la APC la pretende incluir como costo de "modernización" del canal "moderno". Esto puede representar **varios miles de millones de balboas**. La ACP ha aprendido que los panameños, equivocadamente, no le preguntamos cuando se trata del "programa de mejoramiento y modernización" del canal, así que, pretende considerar solamente el costo base del proyecto y todo el resto, después le dirá a los panameños es "modernización". Los remolcadores son un

claro ejemplo de lo aquí expuesto. Una inversión la pretende incluir como un costo de operación, lo cual es una aberración.

- No han incluido el ensanche que se requerirá hacer desde el puente centenario hasta Gamboa, para permitir que los buques POSTPANAMAX puedan pasar en doble dirección. Esto puede significar **varios miles de millones**, según ingenieros que conocen de este tipo de trabajo.

CONSIDERANDO TODOS ESTOS ASPECTOS, EL COSTO DEL PROYECTO PODRÍA ALCANZAR LOS 15,000 MILLONES DE BALBOAS, PRODUCIENDO UN ENORME ENDEUDAMIENTO DEL PAÍS.

C- El argumento de la ACP y el gobierno sobre el costo

Frente a cualquier interrogante que se le haya hecho a los funcionarios de la ACP sobre la posibilidad de que el costo del proyecto supere los $5,250, estos se han rehusado a considerar este escenario. Insisten en que el costo podrá ser inferior pero no mayor. No hay forma de que consideren que esto puede variar. Por supuesto, esta no es una respuesta seria y menos científica.

En la sección anterior ya hemos demostrado que, asumiendo sus propios cálculos, la ACP ha dejado de considerar los intereses como costo del proyecto, así como las pérdidas que el pueblo panameño sufre durante la construcción de la obra, por destinar esos recursos a la ampliación en vez de pagar la deuda social. Sería razonable pensar que si se estuviera dispuesto a hacer un sacrificio de los beneficios que se podrían tener durante el período 2007-2014, haciendo uso del dinero que se utilizaría para la ampliación, sólo sería si con posterioridad este sacrificio tuviera un rendimiento futuro. La única forma de considerar este rendimiento futuro es incluir el estimado de los sacrificios como parte del costo de la inversión. Si no se hace esto, simplemente se está suponiendo que esa pérdida no existe, porque ni siquiera es deducida de los flujos de ingresos futuros. Esto, como hemos visto, es simplemente un artificio de los promotores del proyecto de ampliación (la ACP y el gobierno) para presentar, falsamente, el proyecto como un gran negocio.

Sin embargo, además de lo anterior, conviene analizar los argumentos que utiliza la ACP para sustentar el costo de $5,250 millones. Sus funcionarios nos dicen que:

i) Han incluido una contingencia del 28% del costo base del proyecto

Afirman que han incluido un 28% de contingencia con el propósito de considerar todas y cada una de las posibilidades de aumentos de costos. Es como afirmar que se ha añadido un alto porcentaje para imprevistos, para asegurarse que el estimado del costo de un proyecto no sea inferior al costo real que resulte al final de su ejecución. Si este razonamiento fuera correcto, entonces porqué no le añadieron un 40% o 50% de contingencia. Con estos últimos porcentajes para gastos imprevistos tendrían más seguridad de que la estimación de costos se ubique por encima del costo real al final de la ejecución del proyecto.

Para la ACP y sus altos directivos, contrariamente su razonamiento es que el 28% incluye cualquier cosa que pueda pasar, por lo que el proyecto –afirman tozudamente- no costará más de $ 5,250 millones. Podrá costar menos, pero no más, dicen.

ii) <u>Han utilizado un modelo de riesgos que no ha dejado nada sin considerar</u>

Los altos directivos de la ACP han afirmado que la estimación de $5,250 millones surgió después de un largo proceso en el que se consideró todos los riesgos posibles. Aumentos de los precios del combustible, de materiales esenciales en la construcción (cemento, acero, etc.), laborales, etc. A cada uno de los riesgos se le asignó una posibilidad de ocurrencia (probabilidad) e hicieron las estimaciones correspondientes que resultó en la cifra ya mencionada. Este método "sofisticado", no fácil de comprender para los simples mortales, como sugirió el Ing. Agustín Arias en un programa de televisión al día siguiente del "lanzamiento" de la propuesta, no tiene margen de equivocación, por lo que se reiteran en la cifra de costos de $5,250 millones. No hay forma que le cambien la letra (los números) a la canción.

Sobre los intereses no considerados no han homogeneizado argumentos. El señor Ricaurte Vasquez, en un programa de televisión en el que el Secretario General del SUNTRACS, Genaro López, lo confrontó, aceptó la cifra de $600 millones. Posteriormente, el señor Miguez en la Facultad de Economía también aceptó la misma cifra, cuyo monto le fue cuestionado por varios profesores. Sin embargo, en la reunión con FRENADESO el señor Miguez negó que debiera incluirse los intereses. Por el contrario afirmó que los intereses no formaban parte de los costos del proyecto y que estaban incluidos en la parte financiera del mismo. Al parecer la línea ahora es negar que se debe incorporar los intereses y seguir manipulando la información y las cifras.

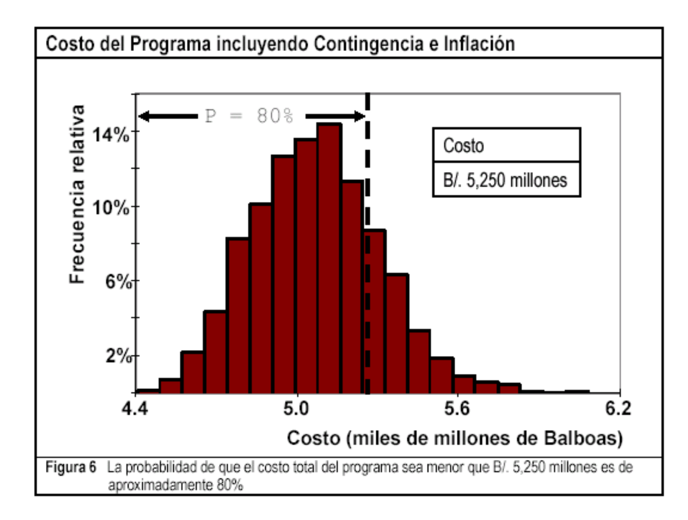


Figura 6 La probabilidad de que el costo total del programa sea menor que B/. 5,250 millones es de aproximadamente 80%

Analicemos ahora los argumentos de la contingencia y del modelo de riesgo. Ambos están relacionados, como veremos seguidamente. El modelo de riesgo es desarrollado en el documento "**Development and implementation of a risk model and contingency estimation for the Panama Canal Expansion Program. Final Report**".[7] **FRENADESO** solicitó, mediante carta dirigida al señor Alberto Alemán Zubieta, la entrega del modelo de riesgo, alimentado con todas la información de costos, así como el programa utilizado, para analizarlo. Con la

[7] Existe también el informe de un "Comité de Expertos", "Support of Project Risk Management Development of Risk Based Contingency Values for a Baseline Project Budget Estimate, 1 de marzo de 2006.

práctica que les caracteriza a los altos directivos de la ACP, quienes se creen otra república, no se han dignado siquiera a contestarnos, pero insistiremos a que lo entreguen, como es su obligación. Pese a ello, podemos hacer algunas consideraciones sobre dicho modelo.

La gráfica adjunta fue incluida en la página 22 del informe citado y dice que la probabilidad de que el costo del proyecto sea $5,250 millones o menos es de 80%, aproximadamente. Pero, si esto es verdadero, entonces existe un 20% de probabilidad de que el costo sea superior a $5,250 millones. La ACP ha preferido no escuchar esta parte de la historia que dice la gráfica y sigue repitiendo, como disco rayado, la cifra de $5,250 millones. Se podría argumentar que el 20% de probabilidad es un nivel bajo de ocurrencia, lo cual es discutible, pero podía ser aceptado. Sin embargo, una baja probabilidad no niega la posibilidad de ocurrencia, y por tanto, que el costo del proyecto supere los $5,250 millones. Cuántos no han participado en juegos de cartas y han presenciado situaciones donde existe muy baja probabilidad de que una carta aparezca, pero aparece. La baja probabilidad de ocurrencia no dice que no pueda ocurrir. Por consiguiente, si de lo que se trata es de informar y no de hacer propaganda a favor del SÍ, es responsabilidad de la ACP generar un escenario considerando esta posibilidad para evaluar qué ocurriría con la rentabilidad del proyecto si el costo aumenta a $6,000 o $7,000 millones. Los altos directivos de la ACP, contrariamente han asumido una actitud de Avestruz y han preferido negarse a la existencia de esta posibilidad. No les interesa informar sino hacer propaganda para que el pueblo vote sí en el referéndum.

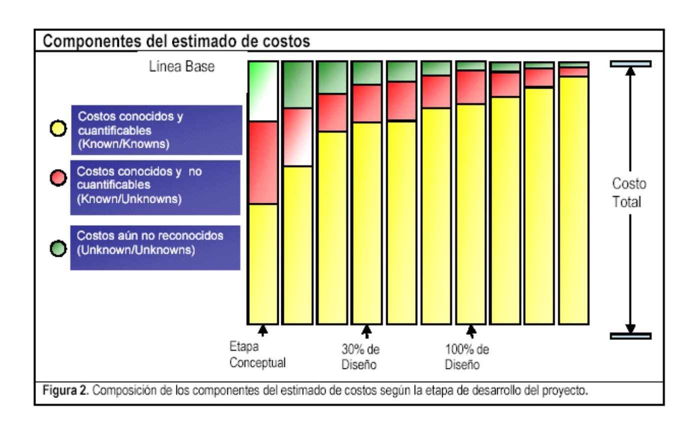


Figura 2. Composición de los componentes del estimado de costos según la etapa de desarrollo del proyecto.

Esta otra gráfica es la base que explica la estimación de los costos y la contingencia o imprevistos. Nos dice que en todo proyecto existen tres tipos de costos: i) aquellos que conocemos y que podemos cuantificar, la parte inferior de cada barra de la gráfica ii) los que conocemos pero que no son cuantificables, la parte media de cada barra, y iii) los costos aún no reconocidos y que por tanto, no pueden ser cuantificados, a los que corresponde la parte superior de cada barra de la gráfica. Solamente este último componente de los costos corresponde a la contingencia. En la página 20 del informe del "Comité de Expertos" que sirvió de apoyo a la ACP para la estimación del monto de la contingencia, se dice:

> "El costo base representa el estimado del proyecto sin ningún evento de riesgos o contingencia. En otras palabras, la base estimada incluye los costos conocidos y cuantificables, así como los costos conocidos pero todavía no cuantificables".

En términos generales, en todo proyecto, ciertamente encontramos estos tres tipos de costos. Sin embargo, la interpretación de la gráfica debe considerar el eje horizontal, el que se refiere al nivel de avance de los diseños del proyecto. Se observará que a menor avance en los diseños, la parte conocida y cuantificable es más pequeña, y que a medida

que nos movemos hacia la derecha, con mayor nivel de avance de los diseños, los costos conocidos y cuantificables también aumentan, y lo imprevisto, la contingencia, disminuye, hasta terminar siendo una parte pequeña para cuando los diseños del proyecto de que se trate, estén plenamente acabados.[8] Es decir, el nivel de contingencia también está en relación directa con el nivel de acabado del diseño. Un alto nivel de contingencia también nos dice que los diseños están muy poco avanzados. Esta parte de la historia la ACP y sus altos directivos, la han ocultado a propósito.

La última información aparecida en la página de Internet de la ACP, en septiembre de 2005 decía que los diseños tenían un 30% de avance. Por cierto que la ACP quitó el acceso a este mes vía Internet, desde que FRENADESO empezó a cuestionar el poco avance de los diseños. Este anuncio fue puesto en internet inmediatamente después de que la ACP contratara una firma consultora para realizar una mesa de trabajo que denominaron "**Gestión de Valores de Diseño, Diálogos de Constructibilidad y Evaluación de Riesgo",**[9] en la que también participaron dos miembros del cuerpo de ingenieros de la armada de los EE UU. Para esta fecha todavía se estaba "generando ideas sobre alternativas para optimizar el diseño de las esclusas". (pag.18-19) Se sugirió reducir las tinas de ahorro de agua de 3 a 2 y limitar el uso de las nuevas esclusas solamente a los postpanamax, para reducir la salinización de las aguas, así como otras medidas, con lo cual se reconoce que las esclusas más grandes producen un mayor riesgo de la salinización de las aguas de lo lagos gatún y miraglores. Sin embargo, la reducción de las tinas se presentó como contradictoria a la idea de ahorrar agua, que sugirió construir 3 tinas en vez de dos. Se hicieron 48 anotaciones que por consenso se recomendaron debían estar incorporadas en "el ***diseño conceptual final***". (p.20-22) Un total de 267 ideas para los diseños y 348 para los aspectos de construcción fueron recopiladas en el apéndice 5 del informe final de la mesa de trabajo aquí comentada. (ver páginas 117-134) Con esta información es obvio que los diseños están en una etapa muy insipiente, lo cual afecta la capacidad de hacer mejores estimaciones de costos del proyecto de ampliación del canal. Sin embargo, los altos directivos de la ACP así como los funcionarios gubernamentales y los diputados de los partidos de gobierno, irresponsablemente se niegan a aceptar que el costo del proyecto es mayor de 5,250 millones de dólares. Nos llamó la atención la recomendación surgida de esta mesa de trabajo de "***ELABORAR UNA ESTRATEGIA PARA EL REFERENDUM***". (pag.4. Las mayúsculas y negritas son nuestras)

El propio modelo de riesgo utilizado por la ACP para estimar el porcentaje de contingencia dice que a menor grado de desarrollo de los diseños del proyecto mayor es la incertidumbre con los costos. Puede aparecer cualquier cosa a medida que los diseños avancen. Pueden presentarse situaciones que hagan que el proyecto sufra retrasos y que no se termine para finales de 2014. Cuando se le ha planteado esta posibilidad a los funcionarios de la ACP, nos hablan nuevamente, del modelo de riesgo y de todas los

---

[8] "As the project develops, the quantifiable portion of the costs increases and the contingency portion will decrease as cost factors are finally incorporated into the project plan". Documento citado, pag.4

[9] En ingles, "el idioma de los negocios" con el que trabajan en la ACP, "*Design Value Management, Constructability Dialogos and Risk Assessment Third Lane Locks Project"* realizada por la empresa Social Enterprise Consulting / Parsons Brinckerhoff /Montgomery Watson Harza, del 22 al 26 de agosto de 2005.

aspectos que han considerado. Pero, hasta en esto mienten, porque el modelo de riesgo dice que esta posibilidad existe. Al final de la página 20 el documento de riesgos dice:

> "La probabilidad de que se termine el proyecto para finales del año fiscal 2014 o antes es de 80%."

Es decir, también existe el 20% de probabilidad de que el proyecto termine después de 2014 y que, en consecuencia, el costo del proyecto aumente. Pero los directivos de la ACP y el gobierno siguen repitiendo el cassette de que el costo del proyecto es de $5,250 millones, y punto. Para ellos no hay discusión sobre esta cifra. Esto es una actitud irresponsable para con los panameños, quienes sufriremos las consecuencias de sus desaciertos.

La contingencia que han incluido en el proyecto es de 1030 millones de balboas. Según la ACP, el gobierno, y aquellos que apoyan la ampliación y que se han convertido en ecos, dicen que esta contingencia es para cubrir cualquier imprevisto que pueda pasar en la construcción. Sin embargo, las observaciones que los prácticos del canal han señalado, supondrían un costo adicional de 2,363 millones, lo cual supera, con creces la contingencia del proyecto. Un solo imprevisto aparece y la reserva para contingencias se desvanece.

El documento del 24 de abril, entregado al Ejecutivo y base del lanzamiento de la campaña por la ampliación del canal de Panamá, incluyó la siguiente gráfica en la página 8, referente a la ejecución del proyecto.

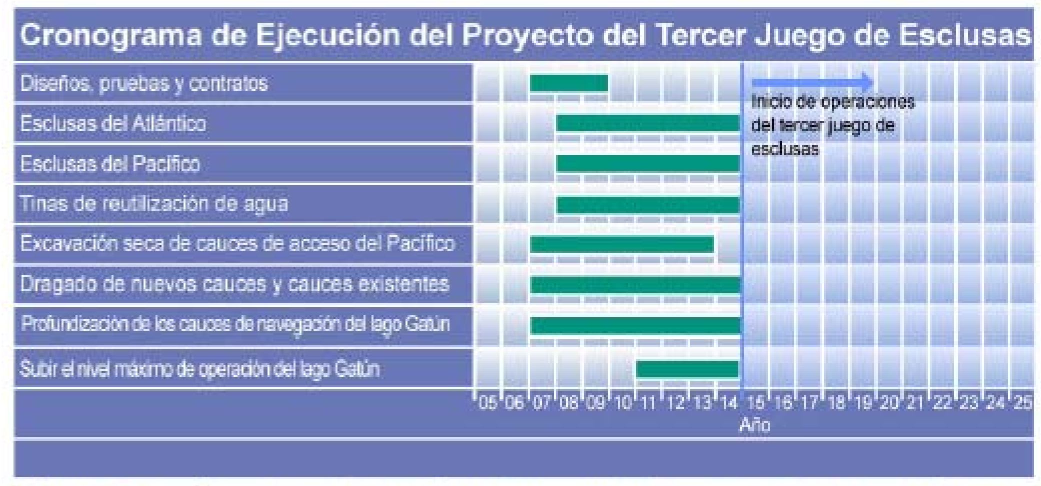


Figura 7 Cronograma de ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas. El tercer juego de esclusas entraría en operación entre el 2014 y el 2015.

Se observa que la primera actividad es la terminación de los diseños, el hacer las pruebas, que incluye hacer maquetas a escala, y hacer las contrataciones respectivas. Esto se llevará a cabo en los tres (3) primeros años.

Porqué la ACP y el gobierno de Martín Torrijos y los grupos de poder económico que lo soportan están tan urgidos de hacer el referéndum para la ampliación del canal, si todavía

los diseños no están siquiera terminados? Porqué no esperar 3 o 4 años hasta terminar los diseños y hacer una estimación de costos más acabada de la realizada hasta ahora? Qué es lo qué está detrás de esta urgencia? Son interrogantes legítimas que debemos hacernos.

Lo anterior explica también, porqué la ACP no ha hecho el estudio de impacto ambiental, el cual, a su vez, debe ir a consulta pública. Para hacerlo se necesita haber terminado los diseños, y si estos no están, menos se pueden saber los impactos ambientales. Absurdo entonces es que la ACP y el gobierno nos digan que votemos en un referéndum para decidir sobre la ampliación o no del canal y que después se hará el estudio de impacto ambiental. Lo lógico es hacer el estudio de impacto ambiental antes del referéndum, para saber con más certeza cuáles son los impactos y los costos que le debemos añadir al proyecto de ampliación. La ACP y el gobierno quieren hacer las cosas al revés. Esto lo ampliaremos cuando abordemos el tema ambiental. **PORQUÉ ESTÁN TAN DESESPERADOS EN HACER LA AMPLIACIÓN? QUÉ FUERZAS ECONÓMICAS Y POLÍTICAS ESTÁN DETRÁS DE ESTE PROYECTO?**

D- Los sobrecostos en los MEGAPROYECTOS

El Comité Técnico de Expertos contratado por la ACP, exclusivamente para la evaluación de la estimación de costos y la programación para las esclusas y los canales de navegación, en septiembre de 2005, llamó la atención de los sobre costos que usualmente tienen los grandes proyectos. No evaluaron ningún otro componente de costos del proyecto. En las páginas 3 y 4 de su informe hicieron referencia a dos estudios, uno que analizó 258 proyectos y el otro 52 "megaproyectos", que afirman que en la mayoría de los casos terminan costando más de los que se había estimado.[10] La causa de estos sobrecostos, nos dicen los "expertos" es que:

> "La administración de grandes y complejos proyectos de construcción requiere de la coordinación de una gran cantidad de recursos humanos, organizacionales y técnicos. Al mismo tiempo, las complejidades de ingeniería y construcción de tales proyectos son a menudo sobre oscurecidas por desafíos económicos, sociales y políticos" (pag.4)

A lo anterior añadieron que debido a que la estimación temprana de costos (dado el poco avance de los diseños, FRENADESO) en el desarrollo de proyectos contiene incertidumbres como resultado de un conjunto de aspectos de ingeniera, de construcción, cambios en las condiciones económicas y de mercado y de demanda, que no son posible de prever:

---

[10] Los estudios son: Flyvbjerg, Bent; Holm, Matte Skamris; Buhl, Soren (2002). ***Underestimating costs in public works projects: Error or lie?*** Journal of the American Planning Association, 68(3), American Planning Association, Chicago, IL., 279- 295; y Merrow, Edward W.; McDonnell, Lorraine M.; Yilmaz Arguden, R. (1988). ***Understanding the outcomes of mega-projects: A quantitative analysis of very large civilian projects.*** Rand.

> "La ACP y los accionistas en este proyecto (de la ampliación del canal, FRENADEO) deben estar concientes de que la estimación de costos es dinámica y debe ser continuamente actualizada durante el proceso de desarrollo del plan maestro". (pag.4)

El "Comité Técnico de Expertos" también señaló que el método utilizado por la ACP era más comúnmente empleado por contratistas cuando preparaban estimaciones para participar en licitaciones, aunque, dada la carencia de información sobre costos para aplicar otros métodos, lo consideraban apropiado, en la medida que ello no oscureciera los aspectos desconocidos en el proyecto dado el bajo nivel de avance de los diseños de las esclusas, y que se estuviera conciente de que el detalle de las categorías de costo que implicaba el método utilizado "no conducía, necesariamente, a una exactitud en la estimación",(pag.4) máxime cuando el método empleado "*puede obviar la incertidumbre que es inherente a todo proyecto y correspondientemente a* ***una estimación desarrollada solamente con una definición limitada del diseño del proyecto***". (pag.6)

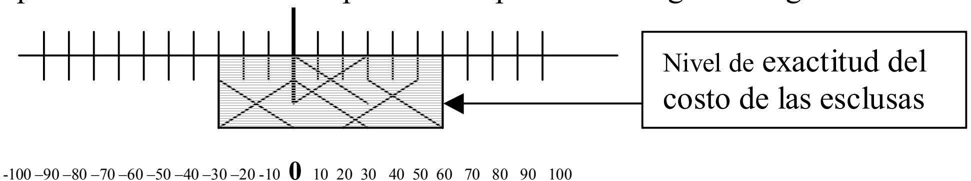
El "Comité" recomendó llevar a cabo un "detallada evaluación de riesgos y un ejercicio sobre riesgos en los precios para complementar el análisis de costos de ingeniería". El resultado combinado de ambos aspectos, la estimación realizada con el método de la ACP más la contingencia establecida mediante la evaluación de los riesgos, "debe ser considerado el costo de línea base del proyecto" (pag.7).[11]

Los altos directivos de la ACP, en el afán de querer mostrar un costo inferior al real, se refieren al "costo base del proyecto" excluyendo el 27.8% correspondiente a las contingencias.

El "Comité Técnico de Expertos" también hizo referencia al sistema de clasificación de estimación de costos desarrollado por la Asociación para el Avance Internacional de los Costos de Ingeniería (AACEI, en inglés). Aquí el "Comité" clasificó la estimación hecha para las esclusas como de "clase 3", es decir, con un nivel de avance en los diseños entre el 10% y el 40%, y el canal de acceso del pacífico y los canales de navegación fueron establecidos como de "clase 2", o sea, con un nivel de avance entre el 30 y el 70%. (pag.7) La tabla incluida en la misma página incluye el nivel de exactitud esperada para cada proyecto según sea su clasificación, es decir, según sea su nivel de avance de los diseños finales. Según dicha tabla, el nivel de exactitud para la estimación de las esclusas puede ser de –30 a +60, lo cual es gran rango de posibilidades. Es decir, las esclusas podrían terminar constando 30% menos de lo estimado o 60% más de los estimados. Similar situación presenta el canal de acceso del pacífico y los canales de navegación, aunque en menor grado debido al mayor avance de los diseños. Aquí el rango se encuentra entre –15 y +30, es decir, podría terminar costando 15% menos o 30% más de

[11] Para quienes conocen el "idioma de los negocios" como dijera Alemán Zubieta, incluimos la cita en ingles. "The method is effective for contractors bidding competed designs, but the bottom up approach can miss the uncertainty that is inherent in every project and correspondingly in a project estimate developed with only limited project design definition. To mitigate this, a thorough and detailed risk assessment and risk pricing exercise should be completed to complement the engineering cost analysis, and the combined results-bottom up estimate and contingency-should be considered the baseline cost of the project."

lo estimado. La síntesis de este ejercicio es que no es muy exacta la estimación cuando los diseños están poco avanzados. Esto lo podemos expresar con la gráfica siguiente.



También el "Comité" hizo notar en su informe que los gastos generales o costos indirectos de la excavación y del dragado tenían diferenciación entre la parte que se contrataría (un 50% señala el informe) y la parte que llevaría a cabo la ACP. Señaló que los porcentajes utilizados, 20% para la excavación y 15% para el dragado, "son menores a los utilizados en la estimación de costos de proyectos" (pag. 19) Igualmente se observó que para la parte que sería realizada por la ACP este porcentaje era de 11% y "son incluidos en la unidad de costos para cada una de las divisiones respectivas que llevan a cabo el trabajo. Por ejemplo, la división de dragados utiliza un 11% para gastos generales o costos indirectos, de los servicios de personal de la división el cual es directamente incorporado en la unidad de costos relevante (...) el 11% incluye los costos de beneficios, sobre tiempo y diferencias de rotación del personal" (pag.19)

La pregunta es obvia. Porqué si el proyecto lo llevan a cabo contratistas privados los costos indirectos son superiores a si los lleva a cabo la ACP?

Pese a todas estas argumentaciones, sustentadas con los propios puntos de vista de los "expertos" que contrataron, la ACP se ha empecinado en afirmar que el costo del proyecto no será superior a $5,250 millones. Es la actitud más absurda que uno se pueda imaginar, pero posible cuando lo que se está defendiendo en el fondo no son los intereses del pueblo panameño sino los intereses de grupos de poder económico y político. En el caso de Panamá, los grupos de poder económico y político interno, enquistados en la Junta Directiva, en algunos altos cargos directivos de la ACP y en el grupo de poder político del gobierno, y a nivel internacional, los Estados Unidos, que se beneficiaría de tener esclusas más grandes para que sus barcos de guerra puedan pasar de un océano a otro, y considerando que de cada 100 toneladas que pasan por el canal 65 de ellas tienen como punto de salida o de llegada, un puerto de los Estados Unidos; y por último, las compañías navieras, que sin duda se ahorrarían enormes costos de transporte a costa del sacrificio del pueblo panameño.

El Profesor Bent Flyvberg con un equipo, llevaron a cabo una investigación sobre 258 megaproyectos de transporte, concluyendo que 9 de cada 10 proyectos sobrepasaban los costos estimados. Es importante hacer notar que todos estos proyectos en sus estimaciones tenían contemplado un porcentaje de contingencias, pero los costos reales sobrepasaron el monto de las reservas para contingencias. Las razones para que esto ocurra, según Flyvberg radica en las mentiras de quienes quieren llevar adelante los proyectos para conseguir financiamientos e inversionistas, los fuertes incentivos políticos y la poca motivación para mostrar el peor escenario al comienzo, todo lo cual "puede haber enseñado a los promotores de proyectos que la subestimación de costo reporta buenos resultados". Obviamente no para el pueblo, añadimos.

Quienes toman las decisiones, nos dice Flyvberg, les interesa poco la estimación real de costos porque han interiorizado que determinado proyecto tiene sus méritos intrínsicos. Es, a nuestro modo de ver las cosas, lo que está ocurriendo con el proyecto de ampliación del canal de Panamá. Gobernantes y sectores de la oposición ya han decidido que la ampliación tiene méritos por sí misma, y para nada se han preocupado de los costos, de las proyecciones de ingresos, de los niveles de rentabilidad, los riesgos para los panameños, etc. Aquellos que nos preocupamos por estas cosas, porque al final somos nosotros, el pueblo, los que pagamos las decisiones de los gobernantes, nos acusan de intransigentes, que nos oponemos a todo, que somos negativos, etc. Simplemente quisieran que no hubiera nadie que pensara, para así poder hacer sus negociados tranquila y sigilosamente.

El licenciado Manfredo, quien comparte el criterio de que el costo del proyecto es superior al que dice la ACP, en su trabajo incorpora la opinión del Dr. Werner F. Grieder, un prestigioso economista internacional, quien "estima que el proyecto va a tener un costo mayor del estimado porque no va a ser una excepción en cuanto al costo total de estos megaproyectos donde ni los países altamente desarrollados no lo han sido." Manfredo también incluyó la opinión del Profesor Flyvberg , especialista en costos de construcción, de la Universidad de Aalborg en Dinamarca, ofrecida a la periodista Lucy Conger escasos 7 días después del "lanzamiento" de la propuesta de ampliación: "Flyvberg dijo:

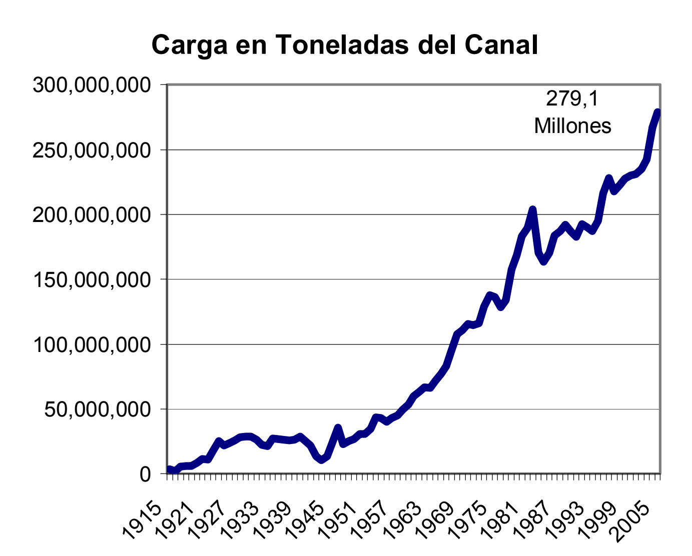
> "Si el proyecto de esclusas se comporta como otros recientes proyectos de transporte y la etiqueta del precio no es ni más ni menos exacta que la estimación de costos para otros grandes proyectos de construcción, entonces podemos predecir que el riesgo de sobrecostos será de 80 a 90 por ciento y un sobrecosto esperado de 30 a 40 por ciento a precios constantes".[12]

Este sobrecosto a que se refiere Flyvberg está por encima del monto estimado para contingencias, ya que estas están incluidas, en todo proyecto, como parte del costo base. Sin entrar en detalle sobre los porcentajes exactos del posible sobrecosto del proyecto, no debiera quedar dudas de que esto es una alta posibilidad, cuyo escenario debe ser expuesto a quienes debemos tomar la decisión de si se ejecuta o no el proyecto. Pero, todas estas opiniones no tienen ninguna fuerza para los altos directivos de la ACP y el gobierno, como tampoco para los grupos económicos de la oposición política, porque para ellos la decisión ya está tomada, sin importar las consecuencias para el país y los panameños. Ellos, como grupos de poder económico y político, siempre salen bien librados y terminan haciéndose más ricos, con la mayor pobreza de los panameños.

---

[12] http://www.chron.com/disp/story.mpl/business/3828558.html

E- Análisis de los supuestos de aumento de la carga del 3% y de los peajes del 5.5%

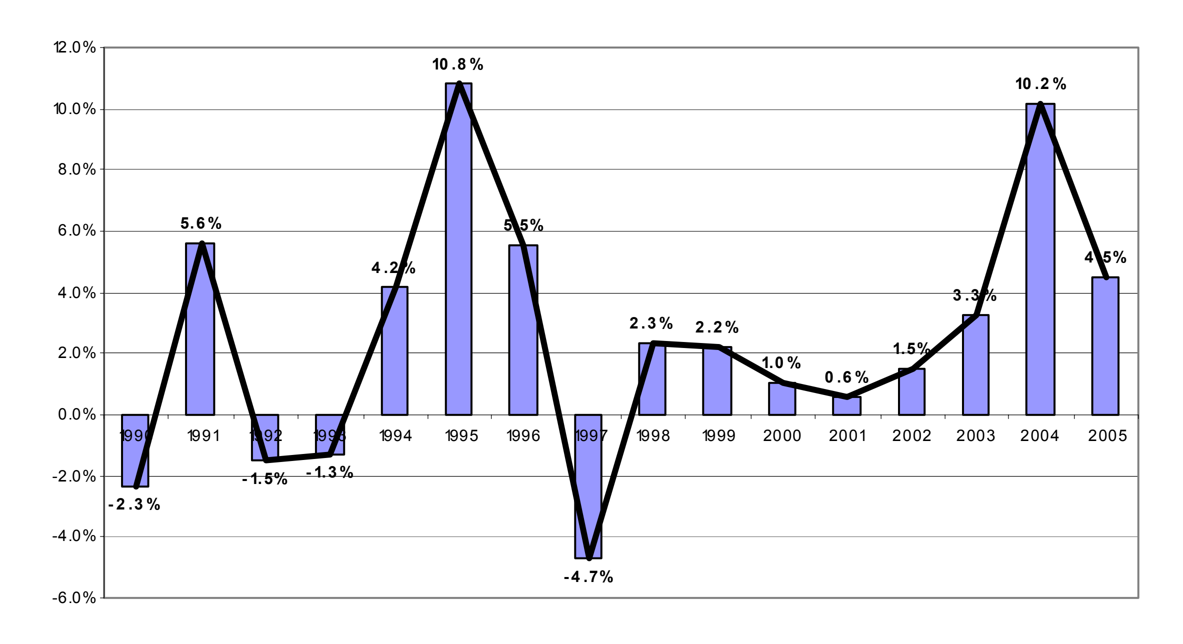


Analicemos ahora el tema de los ingresos esperados con la ampliación del canal. Los ingresos esperados es la combinación del crecimiento de la carga y de los peajes. La ACP ha estimado que la carga crecerá a una tasa lineal de 3.0% durante el período 2005-2025, es decir, sin fluctuaciones al interior del período. Para argumentar a favor de este crecimiento, la ACP ha mostrado en distintos escenarios la gráfica que mostramos a continuación. Presentan la gráfica y señalan que ella muestra un crecimiento progresivo y significativo desde los años cincuenta. No mencionan para nada el porcentaje de crecimiento, y menos si se trata de la década del noventa en adelante. Cuando se les cuestiona sobre la tasa de crecimiento que han estimado, afirman que en los últimos 3 años el crecimiento ha sido por encima del 3% y que han realizado entrevistas a personas que conocen el mercado; administradores de puertos, compañías navieras y similares.

Miembros del equipo técnico de FRENADESO han cuestionado a los funcionarios de la ACP sobre el uso de esta gráfica y sobre el método de proyectar la demanda.[13] La gráfica es una burda manipulación de los datos. Al utilizar series muy antiguas (1915 en adelante) con tránsitos de carga muy pequeños (3 millones de toneladas) al inicio y muy grandes al final (279.1 millones), se crea un efecto visual falso de un alto crecimiento de la carga. Pese a que se les ha indicado que dejen la manipulación y muestren una gráfica con datos más recientes (últimos 15 años, por ejemplo), ellos siguen con el cassette, utilizando la misma gráfica en distintos foros, para argumentar un gran crecimiento de carga que no ha existido. Por ello hemos calculado la tasa de crecimiento promedio anual de un período más reciente, lo cual mostramos inmediatamente.

[13] La misma gráfica está incluida en el Plan Maestro, Capítulo III, pag.4. A pie de la gráfica fue escrito lo siguiente: "Nótese el crecimiento pronunciado de los flujos comerciales a través del canal luego del período de posguerra".

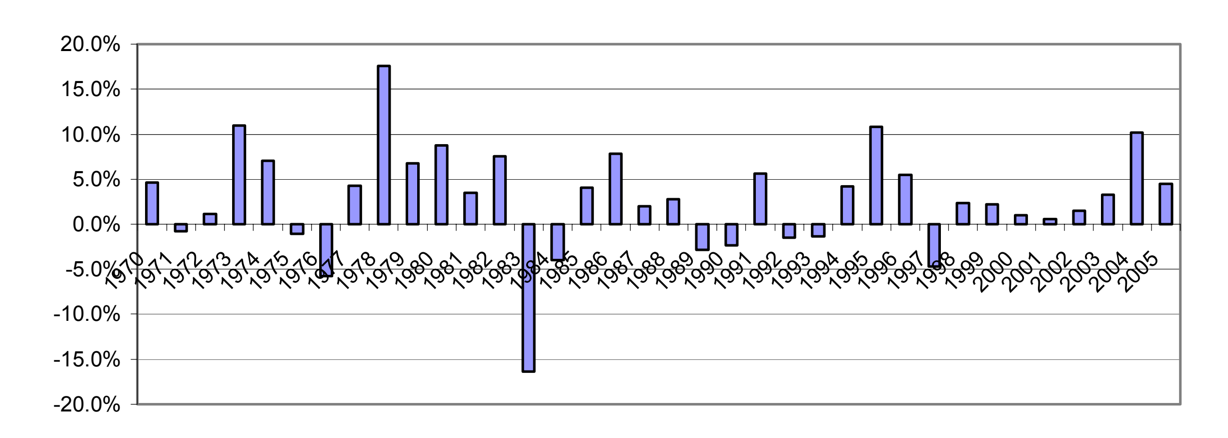
CRECIMIENTO ANUAL DE LA CARGA
(Toneladas del canal de Panmá)

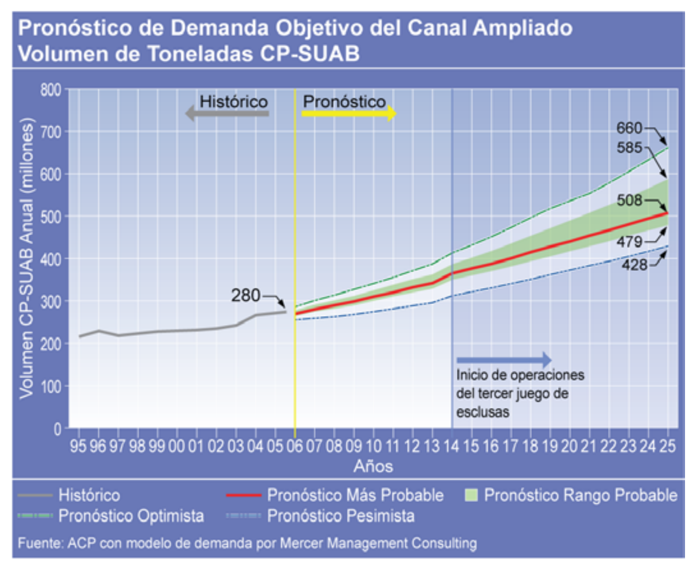


La gráfica anterior muestra el crecimiento anual de la carga que ha transitado el canal durante el período 1990-2005. La primera observación es que el movimiento es cíclico y no lineal como ha supuesto la estimación de la ACP. Esto es importante porque si la disminución del tránsito de carga afecta la capacidad de pagar la deuda que se requerirá contraer para financiar la ampliación, entonces habrá problemas para pagarla o en su defecto, se tendrá que disminuir los aportes que se le dan al gobierno central, lo cual aumenta el costo de la ampliación para los panameños. Pero también la gráfica tiene un efecto visual que necesita ser explicado. En 1995 se presenta un alto crecimiento de la carga del 10.8%, sin embargo, ello es resultado del cambio en el método de estimación de la carga que entró a regir en este año. Hasta 1994 los peajes se cobraban por toneladas largas de desplazamiento, lo cual se cambió al Sistema Uniforme de Arqueo de Buques (CP-SUAB), el cual los EE UU se habían rehusado a adoptar desde 1965 para que las navieras pagaran menos peajes. Este cambio de medición de las toneladas afectó la tasa de crecimiento. La otra explicación se refiere al crecimiento de 2004 de 10.2%. Ello fue resultado, nuevamente, del cambio en el sistema de medición de la carga. Hasta 2003 los contenedores sobre la cubierta de los buques tenían un método distinto para aplicarle los peajes.

Para hacer una proyección de carga futura, hacer lo que hizo la ACP es sencillamente un error de principiante. No se puede tomar como fundamento el crecimiento de los últimos 3 años y menos complementarlo con entrevistas a operadores de puertos y navieras, quienes, obviamente podrán tener una opinión pero limitada por sus intereses de grupo y por su capacidad de visualizar los acontecimientos macroeconómicos mundiales en un período tan largo como de 20 años. Con seguridad a estos entrevistados se le habría pasado "pronosticar" la década perdida de los años ochenta, el "efecto tequila", la crisis asiática de 1997-98, el ataque a las torres gemelas, para solo mencionar algunos eventos.

Este crecimiento cíclico es lo natural en el comportamiento de la carga que pasa por el canal. La gráfica a continuación muestra la misma situación para el período 1970-2005.





El crecimiento de la carga tiene altas y bajas, como norma básica de comportamiento. El crecimiento promedio de la carga durante el período 1995-2003, por ejemplo, fue de 1.2%. Los últimos dos años, el crecimiento de la carga superó el 4%, pero se requeriría observar los años siguientes para evaluar si ello significa un cambio de tendencia o simplemente es un comportamiento cíclico normal, como ha ocurrido en años anteriores. Un estudio de la empresa Global Insigth Inc. que también le hizo 4 estudios a la ACP, estimó un crecimiento futuro del 2.3%, lo que parecer ser más razonable.[14]

La gráfica que adjuntamos aquí, expresa los pronósticos de demanda de carga futura para el canal de Panamá que ha hecho la ACP. Se puede observar que incluye 5 escenarios posibles. Se señala como "el más probable" el de 3% anual (508 millones de toneladas para 2025). La ACP añadió un escenario calificado de "pesimista", con un crecimiento de 2.1% anual (428 millones de toneladas para 2025), y otro en el rango inferior probable de 2.7% anual (470 millones de toneladas para 2025). Los otros dos escenarios más optimistas (585 y 660 millones de toneladas para 2025), implican tasas de crecimiento de

[14] Global Insight, Panama Canal Expansion: a question of funding, pg.37

3.8% y 4.4%, respectivamente. También se añadió el comportamiento histórico de 1995 a 2005, que muestra un crecimiento bastante inferior a todos los pronósticos considerados, y más cercano al que definen como “pesimista”. Sin embargo, la ACP no ha presentado la situación del proyecto en la eventualidad de que el peor pronóstico se confirme. Esto por una sencilla razón. En estas circunstancias el proyecto se les desmorona aún más rápido. Están obligados a inyectarse de optimismo, al punto de ignorar la posibilidad de un comportamiento inferior. Les aterra pensarlo siquiera. Responsablemente deben presentarle al pueblo panameño todas las posibilidades del proyecto. Qué pasa si el crecimiento de la carga es sólo de 2.1%? La ACP y sus funcionarios defensores del proyecto no han podido responder a esta pregunta. El equipo de investigación dirigido por Bent Flyvberg, especialista en costos de construcción y megaproyectos, en un artículo reciente de enero de 2006, señaló que

INGRESOS NETOS DE CANAL AMPLIADO CON PEAJES CONSTANTES A PRECIOS DE 2005 Y CRECIMIENTO DE CARGA DE 3%

Año	Ingresos	Gastos	Peajes	Carga	Ing Netos
2005	1117	571	4.00	279	545
2006	1150	558	4.00	287	593
2007	1185	544	4.00	296	640
2008	1220	531	4.00	305	689
2009	1257	518	4.00	314	738
2010	1295	506	4.00	324	789
2011	1333	494	4.00	333	840
2012	1373	482	4.00	343	891
2013	1415	470	4.00	354	944
2014	1457	459	4.00	364	998
2015	1501	448	4.00	375	1053
2016	1546	437	4.00	386	1108
2017	1592	427	4.00	398	1165
2018	1640	417	4.00	410	1223
2019	1689	407	4.00	422	1283
2020	1740	397	4.00	435	1343
2021	1792	387	4.00	448	1405
2022	1846	378	4.00	461	1468
2023	1901	369	4.00	475	1532
2024	1958	360	4.00	489	1598
2025	2017	352	4.00	504	1666
TOTAL	**3.0%**	**-2.4%**	**0.0%**	**3.0%**	**5.7%**

Fuente: Información básica extraída del cuadro 1A del documento de INDESA, Evaluación.... , pag.36

> “los encargados de hacer las proyecciones, generalmente hacen un pobre trabajo de estimación de demanda para proyectos de infraestructura de transporte (...) lo cual se traduce en grandes riesgos económicos y financieros. Pero tales riesgos son típicamente ignorados por los planificadores y por quienes toman las decisiones en detrimento del bienestar económico y social”.[15]

Pero, lamentablemente para el pueblo panameño, las mentiras no terminan con lo anteriormente expuesto. Al analizar el estudio financiero elaborado por INDESA y fechado abril de 2006, en las páginas 36 y 37 se incluyen dos cuadros con los flujos netos de ingresos para el canal mejorado y el canal ampliado.[16] El primer cuadro (1A, pag. 36) asume que los peajes son constantes, es decir, sólo crecen a la velocidad de la inflación, la cual se asume de 2%. El segundo cuadro (1B, pag.37) considera el escenario con peajes reales

[15] Bent Flyvbjerg, Mette K. Skamris Holm And Søren L. Buhl; ***Inaccuracy in Traffic Forecasts***, *Transport Reviews, Vol. 26, No. 1, 1–24, January 2006*

[16] INDESA, *Evaluación socio-económica del programa de ampliación de la capacidad del canal mediante la construcción del tercer juego de esclusas*, abril de 2006.

crecientes, es decir, que los peajes a valores corrientes aumentarán por encima de la inflación.

Al analizar los cuadros mencionados surgen algunos resultados extraños. Los ingresos netos del cuadro aquí incluido, provienen del documento de INDESA. Nos hemos preguntado los siguiente: Si la carga aumenta al 3% como la ACP dice que ocurrirá y los peajes sólo aumentaran en proporción de la inflación, cuánto tendrían que ser los gastos de operación del canal para que resultara en un ingreso neto como afirma la tabla de INDESA? El cuadro adjunto muestra el calculo realizado por FRENADESO. Para que los ingresos netos fueran los que se indican, los gastos de operación deben disminuir en términos reales a una tasa promedio anual de 2.4% durante el período de 20 años, lo cual no tiene ningún sentido lógico-económico. Empezando con gastos de operación de $571 millones en el año 2005, estos habrían disminuido a $357 millones para el año 2025, lo cual no es posible.

INGRESOS NETOS DE CANAL AMPLIADO CON PEAJES CONSTANTES A PRECIOS DE 2005 Y CRECIMIENTO DE CARGA DE 3%

Año	Ingresos	Gastos	Peajes	Carga	Ing Netos
2005	1117	571	4.00	279	545
2006	1150	582	4.00	287	569
2007	1185	592	4.00	296	593
2008	1220	603	4.00	305	618
2009	1257	614	4.00	314	643
2010	1295	625	4.00	324	670
2011	1333	636	4.00	333	698
2012	1373	647	4.00	343	726
2013	1415	659	4.00	354	756
2014	1457	671	4.00	364	786
TOTAL	**3.0%**	**1.8%**	**0.0%**	**3.0%**	**4.1%**

Año	Ingresos	Gastos	Peajes	Carga	Ing Netos
2015	1501	639	4.00	375	862
2016	1546	608	4.00	386	938
2017	1592	579	4.00	398	1013
2018	1640	551	4.00	410	1089
2019	1689	525	4.00	422	1165
2020	1740	499	4.00	435	1240
2021	1792	475	4.00	448	1317
2022	1846	453	4.00	461	1393
2023	1901	431	4.00	475	1470
2024	1958	410	4.00	489	1548
2025	2017	391	4.00	504	1626
TOTAL	**3.0%**	**-4.8%**	**0.0%**	**3.0%**	**6.8%**

Si por el contrario, asumimos que los gastos de operación aumentan en 1% anual en términos reales, los ingresos netos disminuirían su crecimiento a 4.5% anual. Si el aumento de los gastos fuera del 2.0% anual los ingresos sólo crecerían al 3.9%. Obviamente, si los ingresos crecen en términos reales al 5.7% anual y los gastos de operación lo hacen al 1% o al 2%, ello sólo será posible si la carga crece a casi el 4% por año. Pero si esto es así, lo cual parece el escenario más lógico que ha trabajado la ACP con sus “expertos”, entonces tendría mayores problemas para justificar de dónde sacaron tal crecimiento de carga. Igualmente, para el año 2025 se estaría atendiendo 588 millones de toneladas lo cual es un escenario por encima del “más probable”, el cual se supone fue el que utilizó la ACP. El olor que despiden los datos es el de UN GRAN ENGAÑO.

Si dividimos el período de 20 años, los datos del período 2005-2014 parecen más razonables. Un ingreso neto de 4.1% anual se corresponde con un crecimiento de la carga del 3% y de gastos de operación de 1.8%. Sin embargo, en el segundo período 2015-2025 los datos se descomponen totalmente. La ACP proyecta que los ingresos netos crecerán al 6.8%, pero si la carga sólo aumenta al 3.0%, es necesario que los gastos de operación disminuyan en casi 5% por año, cayendo de $671 millones en el año 2014 a $391 millones en el año 2025. **ESTO ES ABSURDO.**

INGRESOS NETOS DE CANAL AMPLIADO CON PEAJES CONSTANTES A PRECIOS DE 2005					
Año	**Ingresos**	**Gastos**	**Peajes**	**Carga**	**Ing Netos**
2015	1527	683	4.00	382	844
2016	1600	695	4.00	400	905
2017	1677	708	4.00	419	969
2018	1758	721	4.00	439	1037
2019	1842	734	4.00	460	1109
2020	1930	747	4.00	482	1184
2021	2023	760	4.00	506	1263
2022	2120	774	4.00	530	1346
2023	2222	788	4.00	555	1434
2024	2329	802	4.00	582	1527
2025	2440	816	4.00	610	1624
TOTAL	**4.8%**	**1.8%**	**0.0%**	**4.8%**	**6.8%**

Si por el contrario, mantenemos el aumento de los gastos de operación al 1.8%, para que los ingresos netos reales aumenten al 6.8% el tonelaje de carga debe crecer al 4.8% anual, como podemos observar en el cuadro lateral. Bajo este escenario, en el año 2025 se estaría atendiendo 610 millones de toneladas, un escenario que supera en 100 millones de toneladas, el que la ACP dice es el más probable.

LAS PROYECCIONES QUE HIZO INDESA PARA CALCULAR LA RENTABILIDAD DEL PROYECTO ASUMIÓ UN CRECIMIENTO DE LA CARGA SUPERIOR AL QUE NOS HA ESTADO DICIENDO LA ACP Y EL GOBIERNO. OTRA MENTIRA MÁS.

Analicemos ahora los cuadros que suponen un aumento de los peajes del 3.5% en términos reales, es decir, un crecimiento de los peajes del 5.5% a precios corrientes al que se le ha deducido la inflación del 2% que está asumiendo la ACP que ocurrirá en los próximos 20 años.

INGRESOS NETOS DE CANAL AMPLIADO CON AUMENTO DE PEAJES A PRECIOS DE 2005 Y CRECIMIENTO DE CARGA DE 3%					
Año	**Ingresos**	**Gastos**	**Peajes**	**Carga**	**Ing Netos**
2007	1269	597	4.28	296	672
2008	1353	641	4.43	305	712
2009	1442	665	4.59	314	777
2010	1537	671	4.75	324	866
2011	1639	681	4.92	333	958
2012	1747	701	5.09	343	1046
2013	1862	764	5.27	354	1098
2014	1985	846	5.45	364	1139
TOTAL	**6.6%**	**5.1%**	**3.5%**	**3.0%**	**7.8%**
Fuente: Información extraída del cuadro 1B del documento de INDESA, Evaluación... pag.37					

Los cuadros aquí elaborados se basan en los datos del ingreso neto de la tabla 1B de INDESA. Aquí se repiten las incongruencias ya señaladas previamente. La ACP-INDESA proyecta que los ingresos netos reales crecerán a una tasa promedio anual de 7.8% durante el período 2007-2014. Para que esto sea verdadero y se corresponda on la tasa de crecimiento de la carga de 3% y de los peajes reales de 3.5% (5.5% menos la inflación del 2%), los gastos de operación del actual canal deben aumentar al 5.1% anualmente. Sin embargo, este

crecimiento del gasto de operación no se corresponde con las estimaciones que hicimos anteriormente, bajo el supuesto de peajes reales constantes. Allá, los gastos promedios crecerían al 1.8% anual durante este período. Si este hubiera sido el caso, los ingresos netos reales hubieran aumentado al 10% promedio anual, debido a un lento crecimiento de los gastos de operación. Contrariamente, en este segundo escenario, sin explicación alguna, el crecimiento de los gastos de operación sufre un alza vertiginosa. De ninguna manera que el aumento de los gastos de operación no puede ser explicado porque los peajes han aumentado.

En el segundo período, 2014-2025 nos encontramos con situaciones muy curiosas, por decir lo menos. Aparencialmente el cuadro tendría más consistencia con los supuestos de aumentos de carga y peajes reales planteados en la propuesta de ampliación, pero un análisis más detallado demuestra su construcción engañosa.

INGRESOS NETOS DEL CANAL AMPLIADO CON AUMENTO DE PEAJES A PRECIOS DE 2005 Y CRECIMIENTO DE CARGA DE 3%					
Año	**Ingresos**	**Gastos**	**Peajes**	**Carga**	**Ing Netos**
2015	2116	722	5.64	375	1394
2016	2256	717	5.84	386	1539
2017	2405	728	6.04	398	1677
2018	2564	744	6.26	410	1820
2019	2733	762	6.47	422	1971
2020	2914	780	6.70	435	2134
2021	3106	813	6.94	448	2293
2022	3312	849	7.18	461	2463
2023	3530	881	7.43	475	2649
2024	3764	920	7.69	489	2844
2025	4012	956	7.96	504	3056
TOTAL	**6.6%**	**1.1%**	**3.5%**	**3.0%**	**9.4%**

Analizando detenidamente los datos nos encontramos con la severa inconsistencia de una caída dramática de los gastos de operación de 14.6% de 2014 a 2015. Según observamos en la tabla anterior, los gastos de operación de 2014 serían de $846 millones, única cifra posible si los peajes reales han estado creciendo al 3.5% anual y la carga al 3.0%, para que los ingresos netos resulten en $1139 millones como señala la proyección realizada por INDESA para la ACP. Apenas en el año 2022 los gastos de operación estarían alcanzando los niveles de 2014. OTRA ABSURDÉZ. Cómo se podría explicar que los gastos de operación se reducen en $124 millones debido a que habrían entrado a funcionar las nuevas esclusas? Según el consultor Harvey, debíamos esperar un aumento de los gastos de operación y no una disminución. **OTRA MENTIRA MÁS**, en los cálculos de la ACP.

Nos encontramos, por tanto, con una situación alarmante. La determinación del nivel de rentabilidad del proyecto (tasa interna de retorno) realizada por el grupo INDESA se ha fundamentado en tasas de crecimiento de la carga muy superiores a los que actualmente argumenta la ACP, y que aparecen en la propuesta entregada al Ejecutivo el 24 de abril de 2005. Un crecimiento de carga inferior al que soporta los cálculos de la tasa interna de retorno, obviamente que disminuiría dicha tasa. Pensarían los altos directivos de la ACP que nadie leería los estudios y que nadie se enteraría de las mentiras?

Como hemos advertido previamente, hasta septiembre de 2005 las evaluaciones financieras se hicieron suponiendo un crecimiento de los peajes de 2% en términos reales

y de 4% a valores nominales, considerando una inflación de 2%. Para cuando se presentó la propuesta de ampliación al Ejecutivo el 24 de abril pasado, escasos 7 meses después, este supuesto fue modificado aumentando la tasa de crecimiento de los peajes al 5.5% (3.5% en términos reales y 2% de inflación). Esto explica porqué el informe de INDESA tiene fecha de abril de 2006, ya que tuvieron que hacer los ajustes que resultaron en una falsa tasa de rendimiento del proyecto de 12%. Como la ACP no ha entregado a los panameños los informes previos de INDESA, no hemos podido precisar los cambios exactos que se le hicieron a la versión final. **SE HA TRATADO DE UNA MENTIRA TRAS OTRA, DE UN ENGAÑO A OTRO, CON EL SIMPLE PROPÓSITO DE LLEVAR ADELANTE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL.** Nuevamente nos preguntamos: Cuál es la urgencia de llevar adelante la ampliación? Que fuerzas económicas y políticas se encuentran detrás del proyecto, tan poderosas que la mentira y el engaño se ha convertido en el comportamiento regular de los directivos de la ACP y los sectores que apoyan la ampliación?

El aumento de la tasa de crecimiento de los peajes, más allá de lo que inicialmente se había considerado, es interesante porque es contrario al propósito de la ampliación del canal. La ACP nos dice que debemos ampliar el canal para hacerlo más competitivo a otras rutas alternativas, entre las que menciona el canal de Suez y el corredor terrestre de los EE UU, pero para hacerlo hay que financiar la ampliación con el aumento de los peajes, los cuales hacen al canal menos competitivo. Cuando se le ha hecho notar esto, han cambiado el argumento diciendo ahora que el canal de Suez no representa competencia para el Panamá. En la página 20 del documento entregado al Ejecutivo el 24 de abril[17] se señala al canal de Suez como una competencia si no ampliamos el canal. Ahora nos dicen que no es competencia. Quién los entiende? Estas contradicciones es resultado, simplemente, de las mentiras que han estado diciendo para justificar el proyecto de ampliación. Recordemos que desde el año 2000 argumentaron que la ampliación era necesaria por el creciente número de barcos PostPanamax, pero cuando el grupo Illueca (el "quinteto") cuestionó la ampliación para unos cuantos barcos de este tipo que existen en el mundo, cambiaron también la justificación, diciendo que no solo era para ellos sino también para responder a una demanda creciente, incluso de barcos Panamax y más pequeños.

F- <u>El análisis sobre los flujos netos de un crecimiento de la carga y los peajes inferiores a los estimados, y de un mayor costo de operación del canal</u>

Hemos mencionado previamente que el consultor Harvey había sugerido que el costo de operación utilizado por la ACP del 1% anual era muy bajo. El señor Miguez de la ACP, en algún escenario señaló que un aumento de los costos de operación en una unidad porcentual adicional (2%) no era significativo. Esta afirmación es verdadera siempre que la ACP continúe asumiendo escenarios excesivamente optimistas sobre el crecimiento de la carga que pasaría por el canal y de los peajes que se podrían cobrar. Miguez estaría sugiriendo que el "experto" que contrataron desconoce estos hechos, lo cual cuestionaría su condición de "experto". Por supuesto que Harvey sabía de lo que estaba hablando y,

[17] También ello se afirma en el Plan Maestro, Capítulo I, pag. 17.

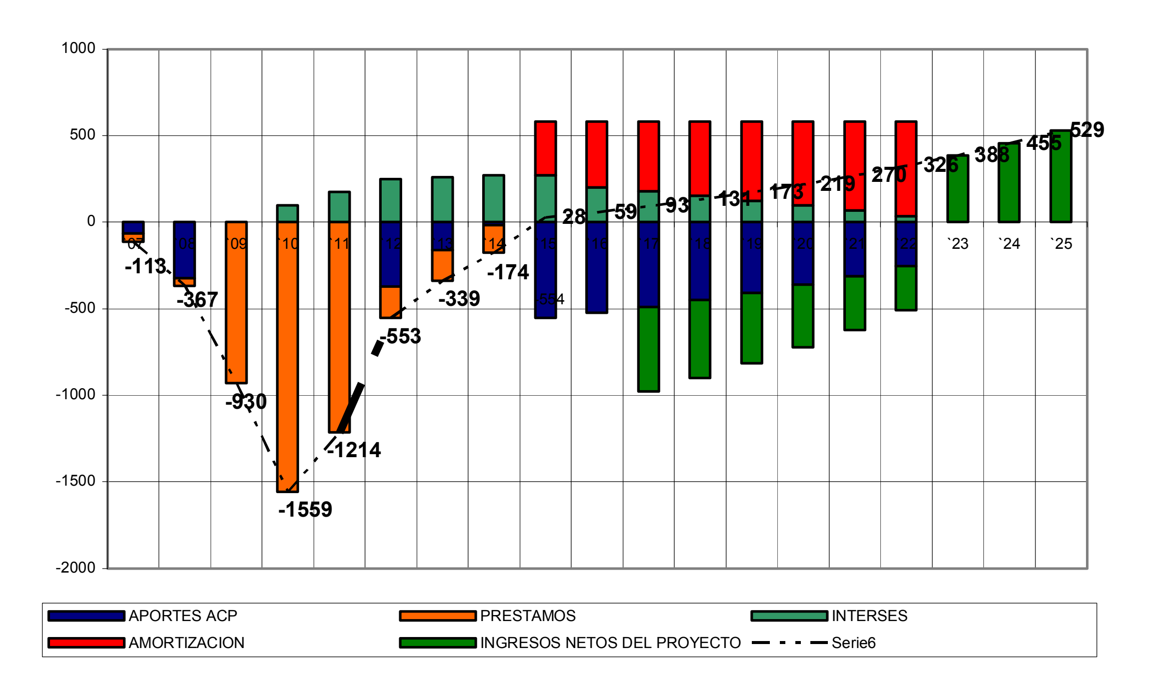
precisamente por ello fue que hizo la anotación de que el crecimiento de los costos de operación le parecía muy bajo. Pero además, Jenkins, otro de los "expertos" contratados, también nos advirtió que para septiembre de 2005 la ACP estaba suponiendo en sus cálculos un 4% de aumento anual de los peajes (2% en términos reales y 2% de inflación), lo cual fue cambiado después para tratar de engañarnos y decirnos que el proyecto era muy rentable. Si asumimos un aumento de los costos de operación de 2% anual y de los peajes del 4% (2% en términos reales y 2% de inflación), y además, ajustamos aunque muy levemente el crecimiento de la carga de 3% a 2.5%, la tasa de crecimiento de los ingresos netos durante el primer período (2007-2004) cae del 7.8% al 6.7%, y para el segundo período (2014-2025) disminuiría de 9.4% a 6% por año. La diferencia de las estimaciones de la ACP de los ingresos netos y un escenario como el antes señalado, resultaría en ingresos disminuidos acumulados para todo el período 2007-2025, de 5,333 millones de dólares, como podemos observar en el cuadro siguiente.

En estas circunstancias el proyecto no es tan atractivo como lo quiere presentar la ACP, el gobierno y sectores de poder económico y político tanto del patio como extranjeros. Se puede observar en el cuadro anterior que los ingresos netos son muy sensibles a las variaciones de la carga, los peajes y los costos de operación. Una disminución de 1 punto porcentual en los peajes y la carga y un aumento de 1 punto porcentual en los costos de operación, disminuyen la tasa de crecimiento de los ingresos netos con el canal ampliado de 8.8% a 7% y una diferencia de ingresos netos acumulados en contra del proyecto de ampliación, de 4,481 millones de dólares, haciendo que este pierda su rentabilidad.

COMPARACIÓN DEL ESCENARIO DE LA ACP Y AQUELLOS QUE AJUSTAN EL CRECIMIENTO DE CARGA, DE PEAJES Y COSTOS DE OPERACIÓN[18]									
AÑO	**ESCENARIO DE LA ACP CARGA 3%, PEAJE 5.5% (3.5% REAL) Y 1% DE COSTOS DE OPERACIÓN**			**ESCENARIO MODIFICADO No1. CARGA 2.5%, PEAJES 4% (2% REAL) Y 2% DE COSTOS DE OPERACIÓN**			**ESCENARIO MODIFICADO No.2. CARGA 2.5%, PEAJES 4.5% (2.5% REAL) Y 2% DE COSTOS DE OPERACIÓN**		
	Beneficios Económicos del Proyecto	**Ingresos Netos del Canal Ampliado**	**Ingresos Netos del Canal Mejorado**	**Beneficios Económicos del Proyecto**	**Ingresos Netos del Canal Ampliado**	**Ingresos Netos del Canal Mejorado**	**Beneficios Económicos del Proyecto**	**Ingresos Netos del Canal Ampliado**	**Ingresos Netos del Canal Mejorado**
2007	0	672	672	0	624	624	0	636	636
2008	0	712	712	0	667	667	0	686	686
2009	0	777	777	0	713	713	0	739	739
2010	0	866	866	0	761	761	0	796	796
2011	0	958	958	0	812	812	0	855	855
2012	0	1046	1046	0	866	866	0	919	919
2013	0	1098	1098	0	922	922	0	985	985
2014	0	1139	1139	0	981	981	0	1056	1056
2015	199	1394	1196	23	1043	1020	32	1130	1098
2016	279	1539	1260	47	1108	1061	67	1209	1142
2017	358	1677	1319	73	1177	1103	104	1292	1188
2018	442	1820	1378	101	1249	1148	144	1380	1235
2019	532	1971	1439	131	1325	1194	188	1472	1284
2020	634	2134	1499	163	1404	1241	234	1570	1336
2021	727	2293	1565	197	1488	1291	284	1673	1389
2022	831	2463	1632	233	1575	1343	337	1782	1445
2023	949	2649	1700	271	1668	1396	394	1896	1503
2024	1074	2844	1770	312	1764	1452	455	2018	1563
2025	1215	3056	1841	356	1866	1510	520	2145	1625
TOTAL	**7240**	**8.8%**	**5.8%**	**1907**	**6.3%**	**5.0%**	**2759**	**7.0%**	**5.4%**
DIFERENCIA DE INGRESOS CON RESPECTO AL ESCENARIO OPTIMISTA DE LA ACP				**-5333**			**-4481**		

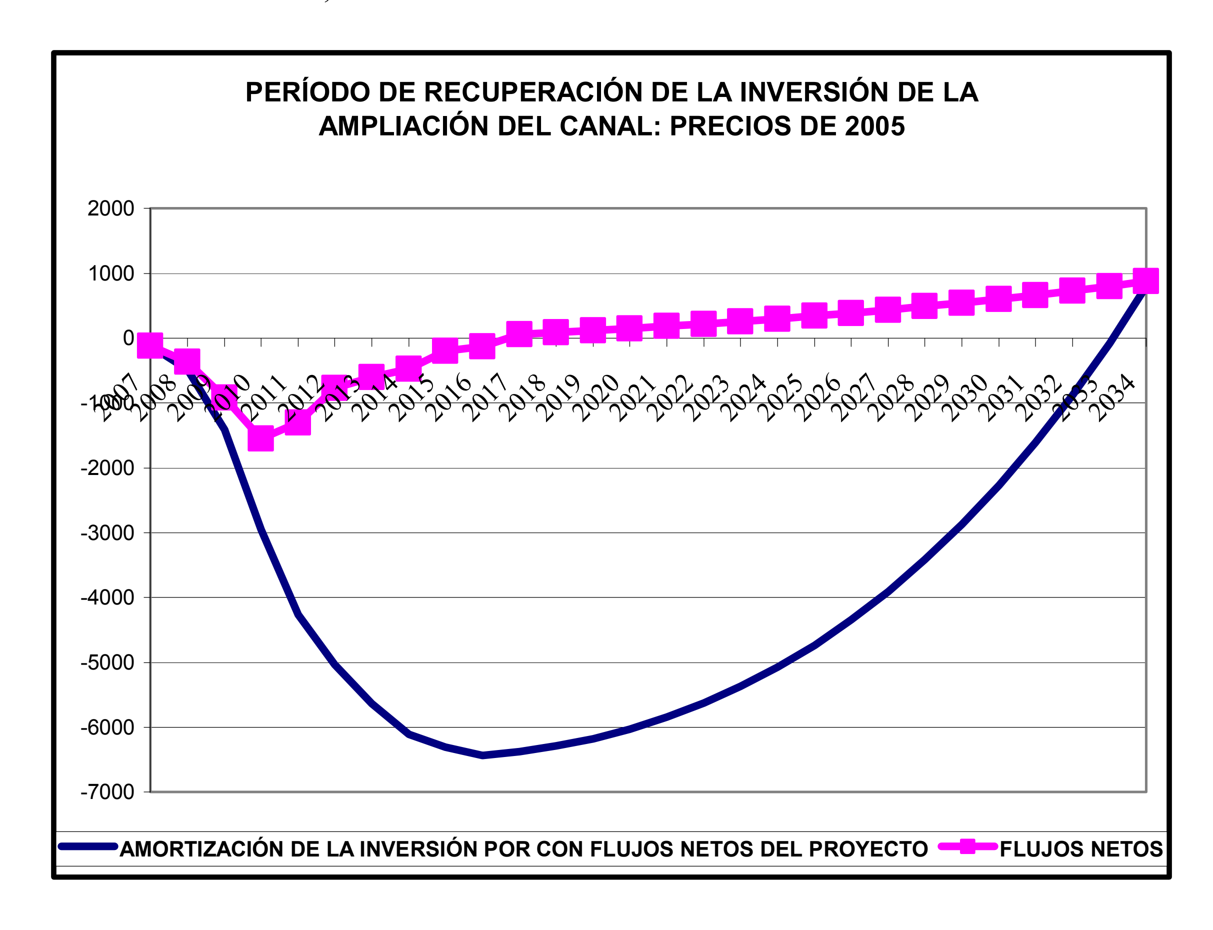
Por supuesto que un escenario como el anterior, el proyecto dejaría de ser rentable para los panameño. Tendría, además, implicaciones sobre los requerimientos de financiamiento adicional y en la capacidad de pagar la deuda. Durante el período de 2007-2004, los ingresos netos se habrían disminuido en $923 millones, dinero que no podría formar parte de los aportes del actual canal al financiamiento del proyecto. Frente a esta realidad, la otra opción, obviamente, es que se disminuyan los aportes al estado, debido a que los ingresos no se habrían comportado como lo esperado, y no se desearía recurrir a más financiamiento externo. De cualquier forma los panameños pagaríamos el proyecto de ampliación y no los usuarios como se ha cacareado tanto. El problema se agrava a partir de 2015 cuando se debe amortizar el crédito adquirido y pagar los intereses de los saldos vigentes.

La suma de los saldos netos debido al nuevo juego de esclusas sería de $1,907 millones para un caso, y de $2,759 millones para el otro escenario, y no de $7,240 millones como dice la ACP y el gobierno. En estas circunstancias no habría siquiera para pagar el crédito y los intereses, y menos habría para mantener los aportes prometidos al gobierno central.



Si los peajes aumentan en 4% anual (2% en términos reales si la inflación es de 2%). la carga lo hace al 2.5%, y los costos de operación varían en 2%, los ingresos netos debidos a la ampliación del canal no podría cubrir los pagos de la deuda, tal como se muestra en la gráfica anterior. La gráfica se ha hecho asumiendo un costo básico del proyecto de 6878 millones, de los cuales se requeriría un préstamo de 3,900 millones. Habría que utilizar los recursos provenientes del actual canal para cubrir dichos pagos, si es que se quiere cancelar la deuda en 8 años como ha dicho la ACP y el gobierno. Sin embargo, esta opción implicaría una disminución drástica de los ingresos del estado. La ampliación del canal, en vez de aumentar los recursos entregados al estado los

disminuiría ya que habría que utilizarlos para pagar la deuda. Con este costo base del proyecto de apenas 6,878 millones, para el año 2034 apenas estaríamos terminando de amortizar la inversión, sacrificando la atención a la deuda social.



Si el costo del proyecto supera los 10,000 millones de balboas, como sugieren todos los elementos que no han sido considerados, y que hemos enumerado anteriormente, la situación sería más grave. Todavía en el año 2050 se estaría pagando la deuda contraída para financiar la ampliación y para satisfacer los intereses de las compañías navieras y los intereses militares y económicos de los Estados Unidos, a costa de sacrificar la atención de las necesidades sociales del pueblo panameño.

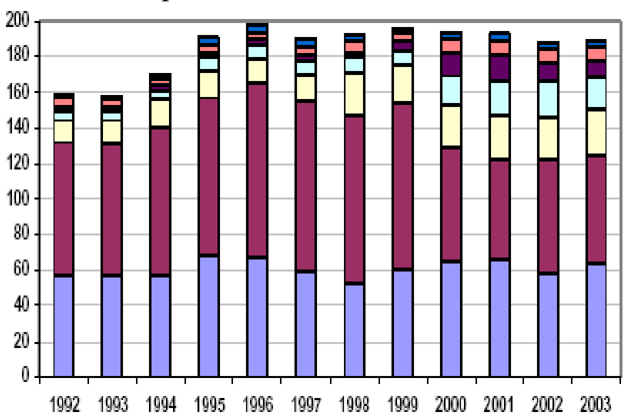
Para el año 2034 el supuesto nuevo juego de esclusas ya no sería tan nuevo y habría llegado nuevamente a plena capacidad, para que los oligarcas descendientes de los de ahora, se planteen hacer "UN CUARTO CARRIL" como ya la ACP y otros se han atrevido a adelantar. Los Estados Unidos, sus flotas militares y sus multinacionales, así como las compañías navieras y los sectores económicos y políticos de adentro y de afuera, sin duda tendrían grandes beneficios con un canal ampliado. El endeudamiento lo tendremos que pagar los panameños. **LA AMPLIACIÓN DEL CANAL ES UN MAL NEGOCIO PARA LOS PANAMEÑOS AUNQUE SI BENEFICIA A UN PEQUEÑO GRUPO ECONÓMICO DEL PAÍS.**

G- El comercio de la ruta Asia-Costa Este de EE UU



Para argumentar a favor de sus altas estimaciones de crecimiento de la carga, la ACP y sus directivos han planteado que el comercio entre Asia y la costa este de EE UU, utilizando el canal de Panamá ha aumentado significativamente. Esto contrasta con las apreciaciones de la empresa Global Insight, la cual, precisamente, pone de relevancia que esta ruta no muestra un gran crecimiento. La gráfica siguiente es ilustrativa al respecto y fue tomada del estudio antes mencionado(pag.33).

El segmento inferior de las barras de la gráfica nos indica el volumen, en millones de toneladas métricas, que son transportadas desde la costa este de EE UU hacia Asia. Se observará que el nivel de 2003 es similar al de 2002. Los tramos intermedios de las barras, las de mayor tamaño, se refieren al comercio entre Europa y la costa oeste de EE UU. Este comercio, que utiliza el canal de Panamá ha estado reduciéndose significativamente. El tercer segmento de las barras, vistas desde abajo, del eje horizontal, miden el comercio desde Asia hacia la costa este de los EE UU. El volumen de toneladas métricas ha aumentado con respecto a 1992, sin embargo desde 1998 la magnitud de carga que pasa por el canal se ha estabilizado. No aumenta en términos de toneladas métricas. El resto de los segmentos superiores de las barras de la gráfica se refieren al comercio con centro y Suramérica, que expresa un aumento importante con respecto a la situación de 1992. En síntesis, se observa que el total de la carga aumentó muy poco y que la disminución de algunas rutas fue cubierta por el aumento de otras.



A lo anterior se añade lo que se ha dado en llamar "la burbuja de la economía norteamericana". Actualmente Estados Unidos es el país más endeudado del mundo. Sus déficits de cuenta corriente crecen aceleradamente, y precisamente la situación se le agrava en el comercio con China. Las capacidades de importar de los EE UU se ven afectadas por este creciente déficit externo, por lo que no se puede apostar a que la economía de este país no sufrirá una depresión en los próximos años.

a. La competencia del canal de Suez

La historia del canal de Suez es muy parecida a la del canal de Panamá. Fue construido con capital francés y egipcio por Ferdinand Marie Lesseps, el mismo que inició la construcción del canal de Panamá a través de una compañía francesa privada. Inició operaciones el 17 de noviembre de 1869. Acortó la distancia de comunicación con Asia meridional, Africa Oriental y Oceanía y el continente europeo, de 16,000 kilómetros que implicaba bordear África por el Cabo de Buena Esperanza, a 10,000 kilómetros utilizando el canal de Suez. Se constituyó en un paso estratégico para el dominio colonial de los ingleses quienes firmaron en 1936 un acuerdo con Egipto para establecer tropas militares en el canal. La lucha de los nacionalistas logró la expulsión de las tropas ingleses en 1956. El canal fue nacionalizado el 26 de julio de 1956 lo que afectó los intereses económicos ingleses y franceses. Israel, motivado por estos dos países invadió Egipto el 29 de octubre de 1956, a la que se sumaron dos días después y en conjunto, las tropas inglesas y francesas, con el propósito de garantizarse el tránsito gratuito por el canal. Egipto, en represalia hundió 40 barcos bloqueando por completo el tránsito por el canal. La ONU intervino, las tropas israelitas, francesas e inglesas retiradas y el canal fue reabierto en 1957. Egipto hizo los últimos pagos a los propietarios originales en 1962, siendo absoluto propietario del canal desde entonces.

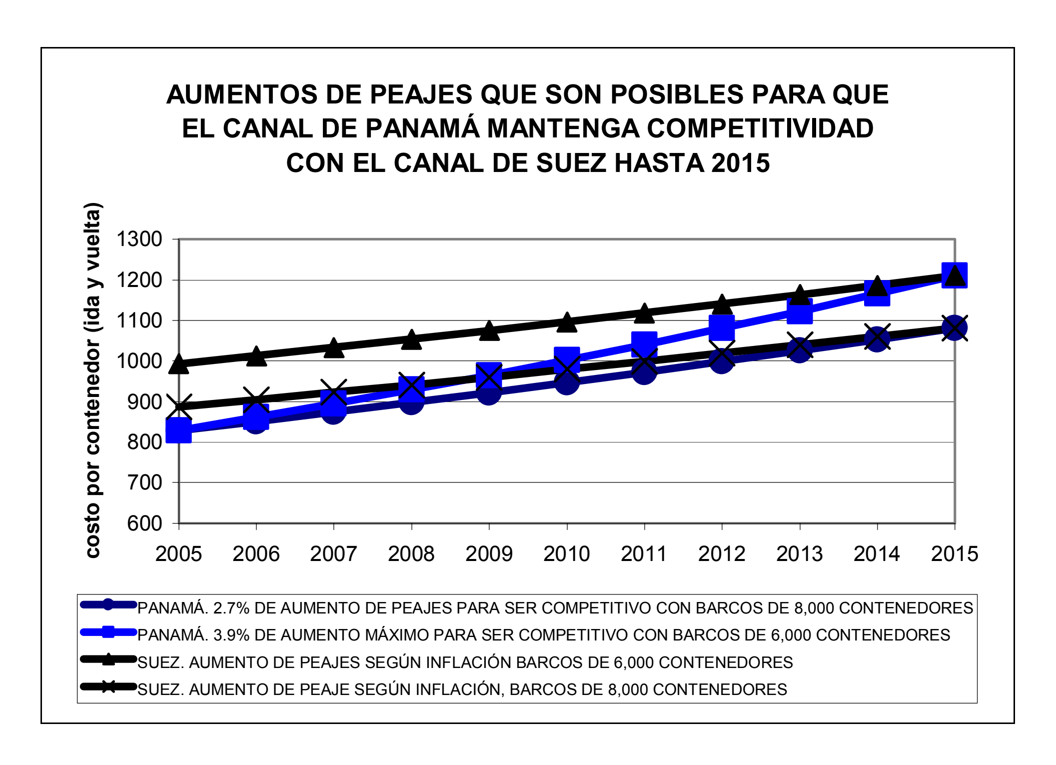


El canal de Suez también sirve de comunicación entre los puertos de Asia y la costa este de los EE UU, especialmente los puertos de New York y New Jersey. Pueden transitar barcos de mayor tamaño que el permitido por el canal de Panamá. Hasta 2003, el peaje promedio por contenedor (el segmento a que va, especialmente, dirigida la ampliación del canal) por el canal de Panamá era 17 dólares más barato que por el canal de Suez. Los aumentos de peajes de este año han reducido la diferencia a sólo $8 dólares y el aumento programado para el próximo año, según el acuerdo de 2003, disminuirá esta diferencia a 3 dólares. Aunque el canal de Suez aumentara los peajes por la inflación, el canal de Panamá perdería competitividad con esta ruta al aumentar progresivamente los peajes. La propuesta inicial de la ACP era aumentarlos 4% por año, pero en septiembre de 2005, cuando los cálculos financieros no le cuadraban, decidió aumentarlos al 5.5% por año. Esto significa que el costo de un contenedor que transita por el canal aumentaría de casi 60 dólares que es hoy día (2006) a 175 dólares en el año 2025. La pregunta obligada en este momento es: ***¿afectará este aumento de peajes la capacidad competitiva de Panamá, ya no solo con el canal de Suez sino con otras rutas, como son los corredores terrestres de Estados Unidos y México***?

Sobre este tema los funcionarios de la ACP defensores de la propuesta de ampliación han cambiado la argumentación. Primero decían que el canal de Suez no era competencia, pero frente a la evidencia que distintos profesionales les mostraron, ahora han empezado a argumentar que eso no les preocupa porque el crecimiento del comercio marítimo será tan grande que "habrá negocio para todos". Esto lo dijo el señor Miguez, coordinador del plan maestro para la ampliación del canal, en el encuentro de FRENADESO del 21 y 22 de junio pasado.

Según las informaciones de la propia ACP, presentadas por Miguez en el encuentro de FRENADESO citado, el costo de transportar un contenedor (ida y vuelta) de la costa de Asia a la costa este de USA por el canal de Panamá es de 829 dólares y hacerlo por el Canal de Suez es de 1069 dólares si se utilizan barcos de 4000 contenedores. La diferencia a favor de la ruta por Panamá es de 240 dólares. Si por el contrario, las compañías navieras decidieran utilizar barcos de 8,000 contendores, la diferencia se reduce a 58 dólares a favor de Panamá. Aún en estas circunstancias, las compañías navieras podrían decidir utilizar dos buques de 4,000 contenedores y enviar la carga por Panamá. Pero, pasaría lo mismo si Panamá aumenta los peajes como tiene planeado la ACP? Veremos que esto no es posible y Panamá perdería competitividad con el canal de Suez.

Cuando se le preguntó al señor Miguez a qué puerto de la costa este de los EE UU se refería la información, no pudo contestarla. Dijo no tenerla a mano. En verdad no quería decir que la información se refería a los puertos del golfo de México (New Orleáns) y de la parte sur de la coste este (Miami y Savannah, por ejemplo), y no a los puertos de New York-New Jersey, ya que la distancia de Singapur a estos últimos puertos es más corta por el canal de Suez que utilizando el canal de Panamá. Entre Honk Kong y New York existen las mismas distancias por ambas rutas, con la diferencia que los PostPanamax ya están utilizando la ruta de Suez. El costo por contenedor, por tanto, no puede ser superior por el canal de Suez, como sugiere la información del señor Miguez. Es otra más de las manipulaciones de la información que hacen los funcionarios de la ACP. El ingeniero Tomás Droham, quien fue Director del Departamento de Ingeniería, Dragado, y Construcción del Canal de Panamá, ha hecho notar también esta situación, así como la competencia que significa el canal de Suez para cualquier proyecto de ampliación, considerando que tiene muy bajos costos de operación y su inversión está ya amortizada.

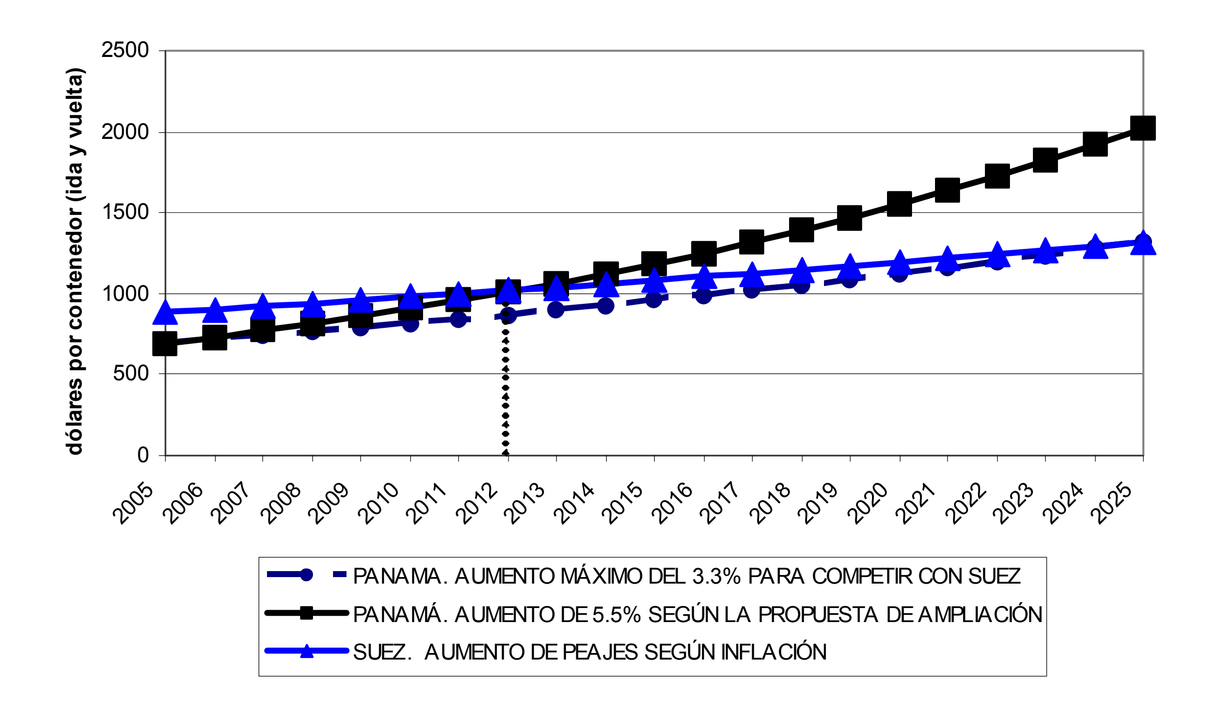


La gráfica anterior ha sido construida considerando los datos ofrecidos por el señor Miguez. Buscamos establecer cuánto es el máximo de aumento de peaje posible para Panamá, manteniendo su competitividad con la ruta de Suez, al menos hasta el año 2015. La gráfica nos dice que para barcos de 6,000 contenedores, los peajes no pueden aumentar por encima del 3.9% anual, y para barcos de 8,000 contenedores los peajes solo podrían aumentar al 2.7% anual. En verdad, este último porcentaje, 2.7%, sería el máximo de aumento posible de peajes para que Panamá pudiera mantener su competitividad con la ruta de Suez. La gráfica muestra que si es superior a este porcentaje, a partir de 2009 deja de ser competitivo, porque las navieras podrían optar por utilizar 3 barcos de 8,000 contenedores para transportar 24,000 contendores por la ruta de Suez, en vez de utilizar 6 barcos de 4,000 contenedores y utilizar la ruta de Panamá. El señor Miguez se conformó en afirmar que eso no le preocupaba porque "habrá negocio para todos".

Si no se puede aumentar los peajes a la velocidad que la ACP plantea, cómo van a financiar la obra, si por todas partes han difundido que este aumento será la fuente de financiamiento. Pero más grave aún, si los peajes no pueden aumentar al 5.5% como se ha planteado la ACP y el gobierno, los requerimientos de préstamos para financiar la obra serán mayores, y el costo de la obra también será mayor de lo que han afirmado.

Analicemos ahora qué pasaría después que el tercer juego de esclusas empezara a funcionar, en la remota idea de que ganen el referéndum. La gráfica que mostramos a continuación se fundamenta, igualmente, en los datos ofrecidos por el señor Miguez, de la ACP, en el encuentro con FRENADESO.

MÁXIMO AUMENTO POSIBLE DE LOS PEAJES CON EL CANAL AMPLIADO PARA MANTENER COMPETITIVIDAD CON EL CANAL DE SUEZ: 2005-2025



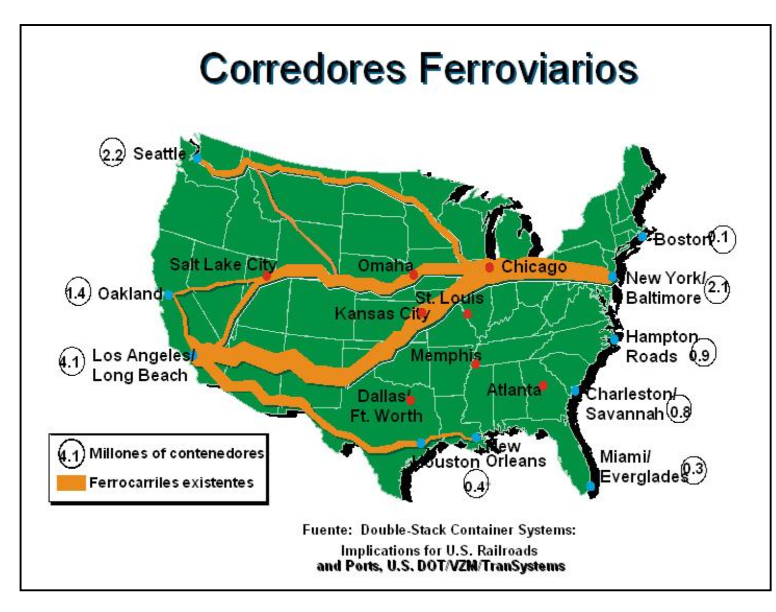
Como se observa en la gráfica, si los peajes aumentan al 5.5% como pretende la ACP, el costo de transportar un contendor en barcos de 8,000 contenedores que utilicen las nuevas esclusas, superará lo que le cuesta al mismo barco si utiliza el canal de Suez. El aumento de peajes del canal de Panamá, aún con las nuevas esclusas en funcionamiento, no podría ser superior al 3.3%. Frente a este cuestionamiento, los funcionarios de la ACP y el gobierno (y veremos que también lo hará la seudo oposición) se conforman en afirmar que la competencia de Suez no les preocupa porque "habrá negocio para todos". Otra irresponsabilidad adicional. Existe una máxima en el comercio marítimo: las navieras sólo utilizan el canal de Suez y el canal de Panamá, únicas dos rutas por donde se pagan peajes, siempre que les sea más barato; si ello no es así, entonces utilizan las otras rutas marítimas donde no tienen que pagar. Esto se les ha olvidado, a nuestro criterio, a propósito, a los "expertos" de la ACP.

b. La competencia de los corredores terrestres

En cuanto a los corredores terrestres de EE UU, estos siempre han sido una competencia para el canal de Panamá. Los EE UU, poco después de la firma de los tratados Torrijos-Carter en 1979, tomaron la decisión de desarrollar los puentes terrestres. Ello se inscribe dentro de su estrategia de desarrollo nacional y no sólo es evaluado en términos de costos de transporte. No optaron por ampliar el canal porque lo hubieran tenido que financiar y ello no tendría sentido si el canal iba a ser entregado a final del siglo XX. Desde siempre el canal de Panamá formó parte de la estrategia de desarrollo del sistema de transporte de los EE UU, como lo confirman los informes del departamento de transporte de dicho país. La ampliación del canal no constituye una excepción; para los EE UU ello se

inscribe en su estrategia del desarrollo de los sistemas de transporte. Cuando este país decidió construir el canal a inicios del siglo XX, impuso una política de peajes sólo para cubrir costos de operación. Su propósito no era obtener ganancias, como no lo pretende hacer con la construcción de sus grandes autopistas internas. Sus beneficios no estaban en los peajes sino en la función geopolítica y militar del canal de Panamá, y en el ser el principal usuario del canal. Esta situación no ha cambiado. El canal sigue siendo un punto geopolítico y militar estratégico para EE UU, y desde el punto de vista económico, de cada 100 toneladas que pasan por el canal, 65 de ellas tienen como punto de salida o de llegada, un puerto de los EE UU. Existe, claramente, un interés militar de los Estados Unidos en la ampliación del canal de Panamá. Por el actual canal, pasan barcos de la armada de Estados Unidos, entre los que se cuentan algunos submarinos nucleares Por el actual canal, todos los años transitan, aproximadamente 100 barcos de la flota naval de los Estados Unidos. A propósito de la supuesta transparencia de la ACP, estos hechos no son conocidos por el pueblo panameño. Contrariamente, la clase política oligárquica, sirviente del poder económico y político-militar de los Estados Unidos, como vimos en el caso del señor Mario Galindo Heurtemmatte, se esfuerza por ocultar estos hechos.

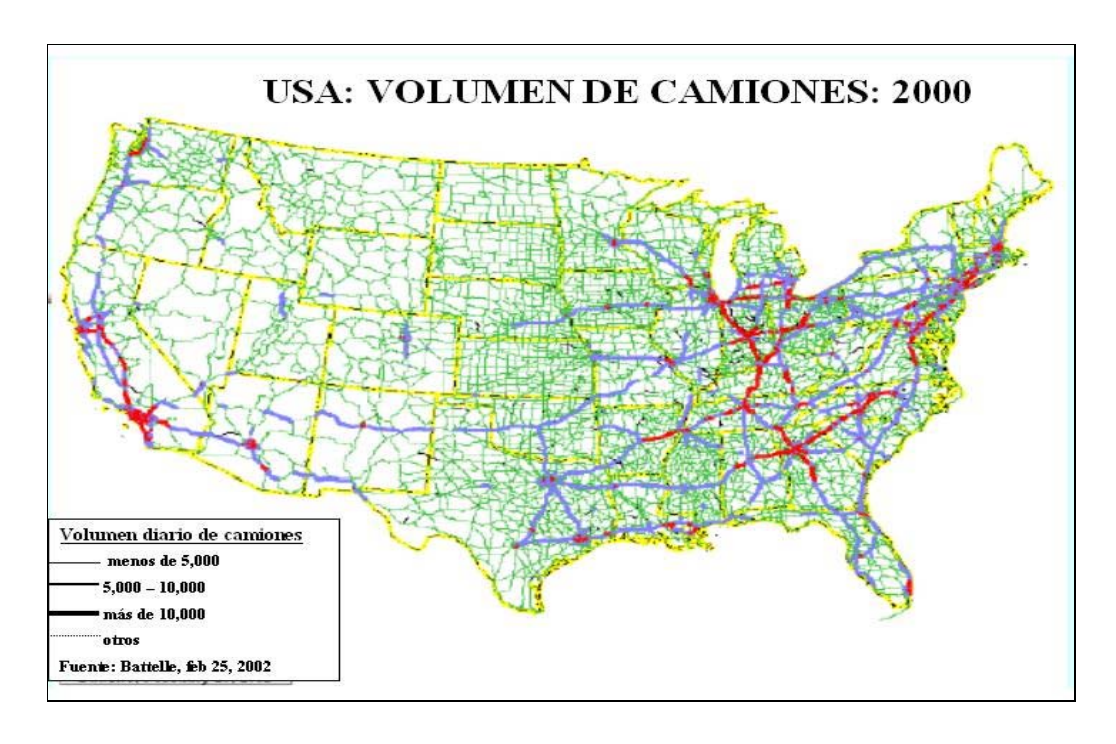
Regresando al tema de la competencia de las rutas, en la literatura especializada se reconoce que EE UU tiene los puentes terrestres más eficientes del mundo.[19] Ello incluye autopistas interestatales rápidas y ferrocarriles.

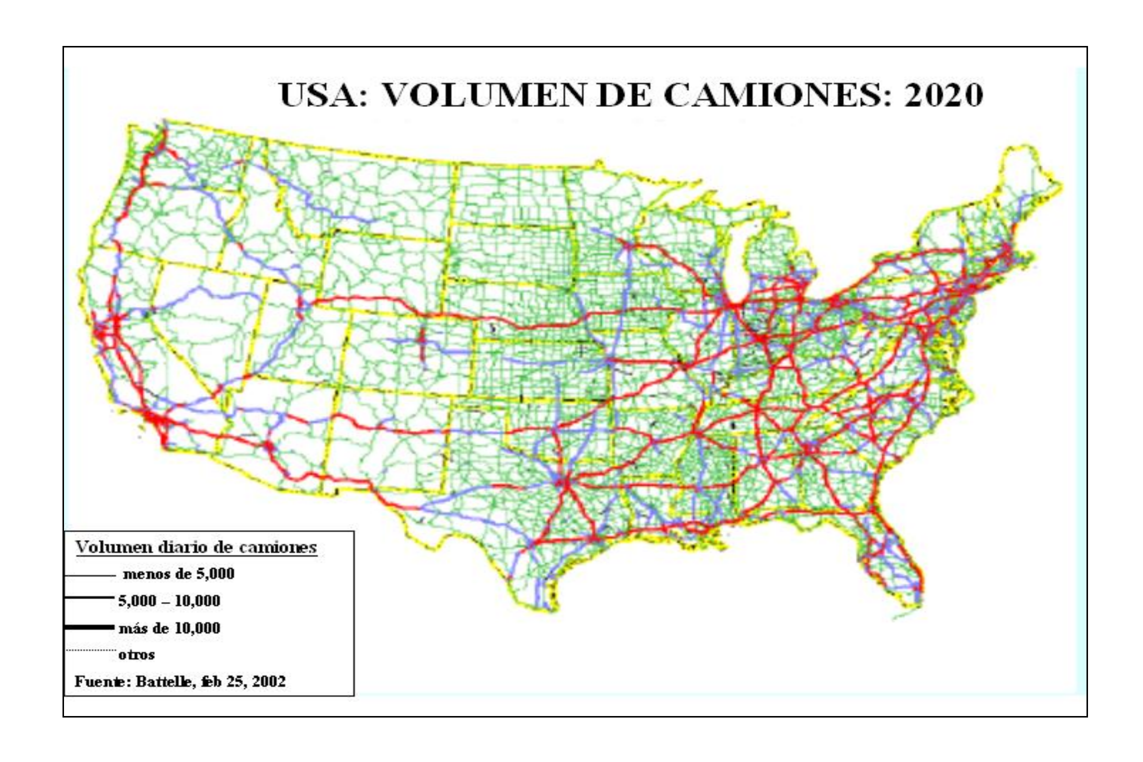


Desde puertos de Asia, la mercancía es transportada en barcos PostPanamax que atracan en el puerto de Long Beach y por ferrocarril y autopistas transportan la mercancía hasta distintos puntos del país. Cuando la mercancía va a ser distribuida a lugares del centro de los EE UU, jamás se podría esperar que los barcos prefirieran utilizar el canal de Panamá y desembarcar en los puertos del este de los EE UU. Económicamente esto no sería una elección. Actualmente EE UU experimenta un congestionamiento y proyecta planes de mejoramiento de sus sistemas de transporte interno que superan los 15,000 millones de dólares para los próximos 5 años. La ampliación del canal, sin dudas le significa a los EE UU un desahogo temporal hasta que mejoren sus sistemas internos y les signifique ahorros en fletes-peajes.

Peor aún; los aumentos proyectados por la ACP para financiar la ampliación les disminuye las capacidades competitivas al canal de Panamá, estimulando la utilización de los puentes terrestres y la ruta del canal de Suez. La ACP, optimistamente, considera que el aumento de los peajes solamente le reducirá en 10% la captación de la carga potencial.

Las gráficas siguientes muestran las proyecciones que tienen los Estados Unidos para el mejoramiento de su sistema terrestre. La situación en el año 2000 y la que se espera para el año 2020.





Los Estados Unidos proyectan desarrollar un presupuesto de 20,000 millones de dólares para responder a la demanda de tráfico terrestre. Esperan que el tránsito de carga

aumente entre 67% y 113%, que el tráfico por las autopistas aumente de 11 a 19 mil millones de toneladas, y que el transporte por ferrocarril crezca de 2 a 3.4 mil millones de toneladas. Sus planes de mejoramiento de sus sistemas de transporte terrestre no van a ser abandonados porque Panamá decida construir un tercer juego de esclusas, con el potencial resultado de que el tránsito de la carga por el canal no sea el pronosticado por la ACP. Los aumentos de peajes, sin duda, constituyen elementos que atentan contra la competitividad de la ruta por el canal, pese a que los directivos de la ACP y la Junta Directiva digan que la ampliación mejorará la competitividad.

TIEMPO COMPARATIVO SEGÚN RUTA DE TRÁNSITO												
Tránsito más rápido a New York/New Jersey	**Via Costa Oeste-Sudeste del Pacífico**					**Vía Costa Oeste-Noroeste del Pacífico**				**Canal de Panamá**	**Diferencia de Puentes Terrestres y el Canal de Panamá**	
Desde	**Mar**	**+días en Long Beach**	**+dias en mini puentes terrestres**	**+retrasos en puertos y ferrocarril**	**Total**	**Mar**	**+días en Seatle-Tacona**	**+dias en mini puentes terrestres**	**Total**	**Días**	**Vs. Long Beach**	**Vs Seatle-Tacona**
Hong Kong	12	2	7	2	23	10	2	7	19	20	**-3**	1
China-Sur	12	2	7	2	23	11	2	7	20	23	0	3
China-Central	11	2	7	2	22	12	2	7	21	26	4	5
China-Norte	12	2	7	2	23	17	2	7	26	29	6	3
Taiwan	11	2	7	2	22	11	2	7	20	19	**-3**	**-1**
Korea del Sur	9	2	7	2	20	10	2	7	19	20	0	1
Japón	9	2	7	2	20	8	2	7	17	23	3	6
Singapur	16	2	7	2	27	16	2	7	25	26	**-1**	1

La gráfica anterior reproduce la información del estudio de la empresa Global Insight, la cual le hiciera varios estudios a la ACP, y, precisamente, advirtiera la competencia que puede significar los puentes terrestres frente a significativos aumentos de peajes.[20] Se observará que, en términos de días, el canal de Panamá sólo representa una ventaja para las rutas desde Hong Kong y Taiwán, vía el puerto de Long Beach, hasta los puertos de New York/New Jersey. Para la ruta desde Singapur, el canal de Panamá le ahorra apenas un día. Un aumento de peajes que no considere esta situación, sin duda afectará la capacidad de captar demanda de carga. Por el contrario, si no se aumentan los peajes como tiene previsto la ACP, entonces el endeudamiento será mayor. La ACP y sus directivos y "voreceros" no han sido capaces de solventar este dilema. Han optado por seguir repitiendo que "habrá negocio para todos", lo cual no es nada serio, tratándose de una decisión de tanta importancia para los panameños.

H- <u>El proyecto es de alto riesgo</u>

Cuando analizamos la rentabilidad del proyecto considerando su verdadero costo, y las posibilidades de que las proyecciones de carga y de aumentos de peajes tengan un comportamiento menos optimista de las estimaciones de la ACP, vimos que si alguna de las variables se movía (tasas de interés, costo del proyecto, carga, peajes, inflación) el proyecto de ampliación ya no se presenta rentable. Esto lo hace un proyecto de alto riesgo ya que podría significar comprometer no solo la presente generación sino las futuras.

A este señalamiento de que el proyecto es de alto riesgo, altos directivos de la ACP han expresado argumentos ridículos. El señor Barrios Ng en una conferencia dijo, "todo tiene un riesgo; salir a la calle tiene el riesgo de que me atropelle un auto"; el señor Miguez en la Facultad de Economía dijo: "todo tiene un riesgo –parece el mismo cassette-. Hoy trabajo en la ACP y decido tomar una hipoteca de una casa, pero mañana me despiden del trabajo. Asumo el riesgo –dijo Miguez- y veré como le hago frente a la deuda. El futuro es de quienes toman riesgos", terminó diciendo. En un encuentro de FRENADESO el señor Miguez dijo que "no hay tener miedo porque se asumen riesgos", como si tomar riesgos se tratara de una cuestión de valentía y no de razonamiento. Son ejemplos verdaderamente ridículos pero que los comentamos porque ello expresa la desesperación de estos funcionarios para convencer a la población de que voten Sí en el referéndum. No les importa que tan ridículos pueden presentarse. Los riesgos a que se refieren Barrios Ng y Miguez son riesgos personales y por tanto, las consecuencias las sufrirán ellos. En cambio, en el caso de la ampliación del canal ellos están tomando un riesgo y nos dicen que también lo tomemos, no con nuestro razonamiento sino confiando en el de ellos, pero las consecuencias no las sufrirán ellos sino todos los panameños. Es muy fácil asumir riesgos con dinero de otro. No serán Martín Torrijos y su grupo, Alemán Zubieta, Guillermo Elías Quijano, Roberto Roy, los otros miembros de la Junta Directiva y los navieros de la Junta Asesora, como tampoco aquellos funcionarios de la ACP que hoy promueven la ampliación, los que tendrán que afrontar las consecuencias de un fracaso del proyecto. Seremos todos los panameños. Esta es una actitud irresponsable de los altos ejecutivos de la ACP, del gobierno, de los grupos empresariales, y de aquellas cúpulas de los partidos políticos que se han apresurado a promover la ampliación.

La información hasta ahora disponible, considerando, además, que el costo de la ampliación del canal podría alcanzar fácilmente los 15,000 millones de dólares, nos dice que es sumamente irresponsable decirle al pueblo panameño que se meta en semejante aventura. Por ello, FRENADESO le dice al pueblo panameño: **<u>VOTA NO.</u>**

V. LOS IMPACTOS AMBIENTALES Y EL COSTO DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

Una evaluación de impacto ambiental se realiza con el propósito de considerar las implicaciones que sobre el ambiente y la vida tiene determinado proyecto para efectos de desarrollar acciones que los eliminen o disminuyan e incluso que signifiquen compensaciones de dichos impactos ambientales. Cualquiera sea el caso, ello implica un costo, el cual debe ser añadido al proyecto de que se trate. En el caso de la construcción del tercer juego de esclusas, el grupo INDESA, que realizó los estudios económicos y financieros, solamente añadió $56 millones. El costo al que se refiere la ACP y el gobierno, de $5,250 millones, el cual, demostramos previamente que ha sido subestimado, tampoco incluye la totalidad de los costos ambientales. En el documento de lanzamiento de la propuesta de ampliación del 24 de abril pasado, se incluyó la siguiente afirmación: "El costo de la construcción del tercer juego de esclusas se estima en aproximadamente B/.5,250 millones. Este estimado incluye los costos directos e indirectos de diseño, administración, construcción, pruebas, mitigación ambiental y puesta en marcha." (p. 10)

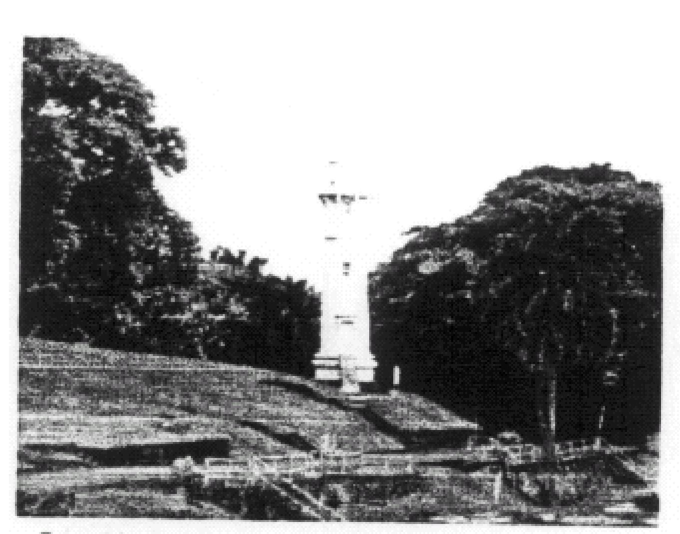
En verdad, el estimado de costo aludido no incluye la totalidad de los costos ambientales. La razón principal del porqué este no los incluye es muy simple: sólo es posible incluirlos si se ha realizado un estudio de impacto ambiental lo cual no se ha realizado porque para ello deben estar terminado los diseños de las esclusas, los cuales tienen menos del 30% de avance. De esto es consciente la ACP y el gobierno y a pesar de ello le siguen mintiendo a la población asegurándole que no habrá impactos ambientales significativas. Este es el tema que abordaremos aquí.

A. <u>Los Costos Ambientales y de los Otros Impactos de la Ampliación del Canal</u>

El estudio de INDESA, para los efectos financieros del proyecto consideró solamente $56 millones como costos adicionales en materia de impactos ambientales, de infraestructura afectada y para sitios de disposición de materiales de las excavaciones y dragados, $29 millones de los cuales serán utilizados en los años 2007 y 2008. Para el período 2015-2025, apenas incluyó $2 millones, es decir, 135,000 dólares por año.

El criterio para asignar estos costos se basó en que las actividades pudieran significar una erogación por parte de la ACP. Desde el punto de vista de la evaluación ambiental, este es un criterio equivocado. No sólo debe considerarse estos costos, sino todo aquél costo que implique una pérdida de la riqueza social.[21] Según el estudio de la consultora Louis Berger, el alineamiento de las esclusas del Pacífico y del Atlántico afectarían infraestructuras de carreteras y calles, edificaciones, estacionamientos, boyas, faros, aceras y cercas. Además afectará flora y fauna, los sitios de disposición de los materiales de excavación y de dragado, también tendrán una serie de impactos ambientales a considerar.

En cuanto a la infraestructura, el estudio señaló que serían afectados 132 edificio (24 en el atlántico y 108 en el pacífico) que representaban 33,440 M^2 en total. Estimó estos costos en 11.4 millones de dólares. El informe mencionó el muelle Davis y las oficinas


Faro (hito histórico) en el Poblado de Gatún.

del muelle de Gatún, (p. 167-8), así como también dos sitios de relevancia arquitectónica y cultural : El Faro y el poblado de Gatún. (p.168 y 171) Sobre el poblado de Gatún se afirmó que “la pérdida del pueblo de Gatún puede ser considerado como impacto extremo, dado el significado histórico y cultural del sitio”. (p.165). Advirtió además que el Fondo Mundial de Monumentos (World Monument´s Fund – WMF), desde octubre de 2003 puso a la totalidad de la antigua Àrea del Canal en ... una lista de sitios amenazados en el mundo considerados de importancia cultural significativa a nivel mundial. (p.165) Igual advertencia hizo sobre el Faro de Gatún. Qué costo se le puede asignar a la pérdida de estos monumentos históricos? La ACP, por el contrario, adelantándose a los planes de ampliación del canal, inició en el 2004 la demolición de 100 edificios del pueblo de Gatún. Para cuando L. Berger hizo su consultoría, ya se habían derribado 40 de ellos. (p.264)

El estudio financiero de INDESA incluyó $20 millones de costos para Reemplazo y acondicionamiento de infraestructura ($10 millones para el área del Pacífico y $10 millones para el Atlántico). Las erogaciones principales que le corresponden a este monto se refieren a estructuras que serán modificadas, alterados o removidas (línea de transmisión de ETESA, en el Pacífico; tuberías de bombeo de agua potable que provienen de la Planta de Miraflores; adquisición de bienes del gobierno del área Dominador K. Bazán). Se añadió también $1.1 millones para infraestructura afectada por la elevación del nivel del Lago Gatún, concerniente a parte de la línea de ferrocarril de la Kansas City Rail Road. Hemos advertido que estos $20 millones no cubren toda la infraestructura afectada, parte de la cual, incluso, tiene un valor histórico-cultural invaluable. Sin embargo, la estimación realizada por INDESA también está equivocada. Lo que se debe incluir como costo del proyecto es la pérdida total sufrida por el proyecto de ampliación y no sólo la reposición. En este caso se pierde la infraestructura existente y a ello se le debe añadir el costo de tenerla que reponer. Si no se hiciera la ampliación, podríamos utilizar los $20 millones estimados por INDESA y aún tendríamos la infraestructura. Al costo del proyecto se le debe añadir $20 millones más por la pérdida de infraestructura existente (riqueza material actual), más lo que los panameños dejamos de percibir porque se destinan $20 millones a reponer infraestructura afectada por la ampliación, que de no hacerse se podrían utilizar en atender parte de las necesidades sociales insatisfechas de la población. Equivocadamente INDESA solo considera el valor de reposición, lo cual puede ser válido para la ACP, pero no para el país, para los panameños.

En el Plan Maestro la ACP miente inescrupulosamente al afirmar que "Los sitios de depósito de material de excavación en seco y de dragado, ubicados en el Pacífico y Atlántico, cuentan con evaluaciones ambientales realizadas por la ACP y por terceros (Moffatt & Nichol 2004). Estas evaluaciones incluyen recomendaciones sobre medidas de mitigación que disminuirían los posibles impactos en el ambiente," termina afirmando. (Cap. 8, p.33-4) Sin embargo, el estudio de Louis Berger, realizado después del de Moffat & Nichol, señala que en el lado del pacífico se han identificado 17 posibles sitios de deposición de materiales, de los cuales 10 son terrenos, 5 son marinos y 2 son alternos. (p.212) Sin embargo, -dice L.Berger-, los sitios con menor impacto ambiental tienen poca capacidad de almacenamiento de materiales, "por lo que se deberá considerar la posibilidad de utilizar sitios que tienen mayores implicaciones ambientales, sociales, institucionales, etc.; tal es el caso del área de UXO y la Isla Artificial". (p.213-14) Estos estudios de impacto no fueron llevados a cabo por Louis Berger y aún están pendiente de realizarse.

La misma consultora mencionada, recomendó hacer estudios más profundos en las áreas de disposición de materiales en los sitios marinos, considerando "la complejidad del funcionamiento de la Bahía Limón y áreas adyacentes en el Atlántico". (p.230) Sobre los sitios inicialmente identificados por la ACP, con una supuesta capacidad para disposición de materiales en el sector Atlántico de 31 millones de metros cúbicos ($31Mm^3$), y suministrados a la consultora Louis Berger afirmó: "resultan aptos solo alrededor de 13 Mm^3". Para analizar los impactos que produciría toda la deposición de materiales en todos los sitios, la consultora recomendó realizar "estudios más detallados y/o selección de sitios adicionales". (p.230)

Adicionalmente añadió: "La falta de una ubicación precisa de los sitios donde se realizarán las actividades de explotación de bancos de materiales (canteras), extracción de agua y depósito de materiales excedentes (botaderos) no se cuenta con suficiente información sobre las características ambientales para poder realizar la valoración de la importancia de estos impactos". (p. 246 en el estudio del Atlántico, y p. 230 para el Pacífico) Por consiguiente, los costos ambientales y de los planes de manejo ambiental, no pueden haber sido considerados en los costos del proyecto de ampliación.

La pérdida de 26 hectáreas de manglares también fue tratada equivocadamente en los costos del proyecto. Se le asignó $10,000 por hectárea, tal como señala la Ley de la ANAM, cuestión que claramente demuestra lo benigna de la penalización ambiental en el país. Sin embargo, el estudio de Louis Berger definió el sitio como "área (...) sensible de gran riqueza ecológica", y recomendó que se hiciera una propuesta de estudio que comprendiera un "Programa de Restauración Ecológica de los Manglares del canal de Panamá, como medida de compensación". P.68 y 190. Un programa de restauración de manglares, superará los $260,000 que fue considerado como costo del proyecto. Pero, además, aquí tenemos la misma situación con la infraestructura. Aunque se destinara recursos para restaurar los manglares del canal de Panamá, se habría perdido un área de 26 hectáreas y la riqueza ecológica que ella representa. Cuánto valor le asignamos a esto? Su valor no puede ser el que represente restaurar los manglares que quedan.

Para el rescate de sitios arqueológicos apenas se consideraron 50,000 dólares como costo del proyecto, simplemente afirmando que existen muy pocas probabilidades de que se encuentre algún sitio de importancia. Por supuesto que con esa cantidad de recursos no será posible encontrar nada. La consultora había recomendado que los sitios identificados se incorporaran en los planes de excavación y construcción, lo cual no le pareció adecuado a la ACP porque tener personal de arqueología en los sitios podría retrazar la obra, que es más importante para ellos, que restos de civilizaciones de nuestros ancestros.

Para el monitoreo de la calidad de agua y aire, se incluyeron 2.9 millones, a razón de 125,000 dólares por año, hasta el 2025. La consultora Louis Berger, por su parte, recomendó realizar varios estudios que analizaran la intromisión de agua salina. La ACP lo resolvió más fácilmente.

En cuanto a la solución propuesta por la ACP a los mayores requerimientos de agua para el tránsito de buques, a través de la elevación del nivel operativo del Lago Gatún, ello implicará inundar varias hectáreas de bosques, infraestructura que constituye patrimonio de la ACP, y en consecuencia de los panameños, así como viviendas de pobladores radicados en las riberas del Lago. Aquí la ACP le dio más importancia a los posibles asentamientos humanos futuros en las riberas del canal, y destinó 1.1 millones de dólares para impedir que esto ocurra. No se menciona para nada la indemnización de los pobladores y los criterios para hacerlo. La infraestructura de patrimonio de los panameños no fue para nada incluida en los costos. Sólo aquella que le implica gastos a la ACP, como la reposición de parte de las líneas del ferrocarril de la transnacional Kansas City Rail Road, fue cosiderada

Tampoco fue incluido en los costos el valor del terreno donde se harían las esclusas y las tinas de reciclaje de agua, como tampoco de los sitios de disposición de materiales. El criterio erróneo fue el mismo: como forma parte del patrimonio de la ACP (de los panameños) y no hay que hacer ningún gasto, por lo tanto no incluyeron estos valores en los costos. Son BÁRBAROS!!!! Esta es la eficiencia de la que hacen gala los altos ejecutivos de la ACP.[22]

La ACP reconoce que la turbiedad de las aguas como resultado de los dragados encarecerá los costos de potabilizar el agua de consumo humano. Sin embargo, estos costos tampoco han sido imputados al proyecto. (Plan Maestro, Cap.8, p. 32) Al parecer tienen planeado trasladarle ese costo a los usuarios: los consumidores de agua.

La pérdida de fauna y flora, tampoco fue incluida en los costos del proyecto. En el lado del atlántico se identificó una variedad (29 especies) de plantas utilizadas como: alimento, medicinal, ornamental, maderable, artesanal y construcción rural. (p. 37-8) En el pacífico se identificaron 85 especies.(p. 76) De estas últimas, 35 están bajo amenaza: 11 se utilizan comúnmente como fuente de comida, 6 son plantas medicinales, 8 se usan como decoración, 5 se usan con fines madereros y 19 se utilizan en estructuras rurales. Tres de estas especies son consideradas de alta prioridad a nivel nacional e internacional, por considerarse "raras y poco distribuidas". (Louis Beger, p..79) En materia de evaluación ambiental, existe una diversidad de métodos para hacer estimaciones del valor de estos recursos considerando sus usos. Se registraron 19 especies de árboles para

construcciones rurales y 5 con fines madereros. La estimación de la cantidad de metros cúbicos de estas especies, valorados a precios de mercado, por ejemplo, podría ser un método para hacer una estimación de parte del valor perdido. Si el esfuerzo hicieron para estimar estas pérdidas.

Para la fauna, las especies de animales tampoco se hizo valoración alguna. Los "voceros" y los ejecutivos de la ACP se han limitado a repetir en todo lugar, que la mayoría de las especies existentes en el área afectada abunda en otras partes del territorio, por lo que no significa mayor impacto ambiental. Hasta esto es falso. Existe una variedad de especies bajo amenaza, que señaló el estudio de Louis Berger.

En el área de Gatún se registró 42 especies de aves, 10 de ellas bajo amenaza (p.101), 9 especies de mamíferos (5 bajo amenaza), y 11 especies de reptiles y 14 anfibios. El estudio señaló de su mayor preocupación el mono aullador, "especie que depende de los bosques para desarrollar sus actividades vitales por lo que la deforestación significa la pérdida de su hábitat y su posible desaparición". (p.99)

En Miraflores y Pedro Miguel se registró 58 especies de aves (47 residentes y 11 migratorias), 8 de ellas bajo amenaza (p.91), 10 especies de mamíferos, 8 de ellos bajo amenaza de desaparición y protegidas por las leyes nacionales y convenios internacionales. Tres (3) especies son consideradas en peligro de extinción y 5 vulnerables. "Llamó la atención la gran cantidad de huellas de venado de cola blanca", dijo el informe de L. Berger. (p.88) Los mamíferos en mayor peligro de extinción son el mono tití y el yaguarundi. Se registró 13 especies de reptiles y 7 de anfibios. 4 especies de reptiles están protegidas. (p. 95)

La ACP ha "solucionado" este problema destinando 1.3 millones de dólares para "rescate de vida silvestre". Nos imaginamos que contratarán a "Cocodrilo Dondy" para la captura de los monos, los venados y todas las demás especies de animales, registrados por el estudio de L. Berger y aquellos que no pudo registrar. Qué valor le asignamos a estas pérdidas? Cómo evaluamos la pérdida del hábitat del mono aullador, o de las otras especies de mamíferos?

La ACP debe hacer un ***Estudio de Valuación Ambiental***, de forma que científicamente se le asigne un valor a todo el conjunto de aspectos ambientales, incluyendo el componente de biodiversidad. El que ello no le cueste nada a la ACP ello no evita que sea una pérdida social. Por esta razón, es claro que ***la asignación de $56 millones como costos imputables a la ampliación del canal, es una cifra subestimada.*** Pero, como veremos seguidamente, aquí no termina el problema de los costos ambientales.

B. No Existen Estudios de Impacto Ambiental

Se le ha criticado a la ACP y al gobierno el que esté sometiendo a Referéndum una propuesta inconclusa ya que no se han terminado los diseños de las nuevas esclusas,

como tampoco se ha realizado el estudio de impacto ambiental completo, el cual, íntegramente, debe ir a consulta pública, tal como lo obliga la ley ambiental. La respuesta del gobierno y la ACP ha sido que ellos han realizado un conjunto de estudios ambientales que les indican que los impactos serán menores, y que cualquier estudio de impacto ambiental que se requiera será hecho después del Referendum.[23] Estos señores ponen la carreta delante de los bueyes. No sabemos qué impactos ambientales va a tener la construcción del tercer juego de esclusas, pero hagamos el Referéndum de todas maneras. Qué barbaridad!!

Ante todo debemos afirmar que ***no existe estudio de impacto ambiental del proyecto de ampliación del canal de Panamá***. La ACP contrató a la empresa Louis Berger para que le realizara un estudio de impacto ambiental de las opciones para la construcción del tercer juego de esclusas para el área del Atlántico y del Pacífico, así como para el dragado de las entradas de ambos oceános. [24] Debido al bajo nivel de desarrollo de los diseños y la falta de precisión de un conjunto de informaciones, en la parte de conclusiones la consultora señaló que:

> "existen variables técnicas cuya información no fue definida por la ACP, como por ejemplo los volúmenes de excavación, los métodos constructivos de ingeniería, la definición de sitios de deposición de materiales de excavación, los sitios de canteras, etc.", lo cual, continúa diciendo el informe, ***produce "un grado de incertidumbre en cuanto a los riesgos ambientales potenciales del proyecto***, los cuales incluyen impactos a las condiciones físicas de los cuerpos de agua y sus ecosistemas, como por ejemplo, la Bahía Panamá, y laBahía Limón, y en la calidad de sus aguas, como es la ***salinización del Lago Miraflores***, resuspensión de contaminantes peligrosos en los canales de avegación". (pag. 35)

Es decir, existe un conjunto de costos ambientales que no están considerados debido a que no se ha realizado el estudio de impacto ambiental, y que no se incluyen en el costo total del proyecto. Igual conclusión fue incluida para el estudio del sector atlántico y el Lago Gatún.

En las casi 1,800 páginas de los cuatro informes, la consultora señaló la necesidad de hacer, al menos, 13 estudios adicionales, que la ACP no ha realizado y cuyos costos no ha considerado en el proyecto de ampliación. Veamos la lista:

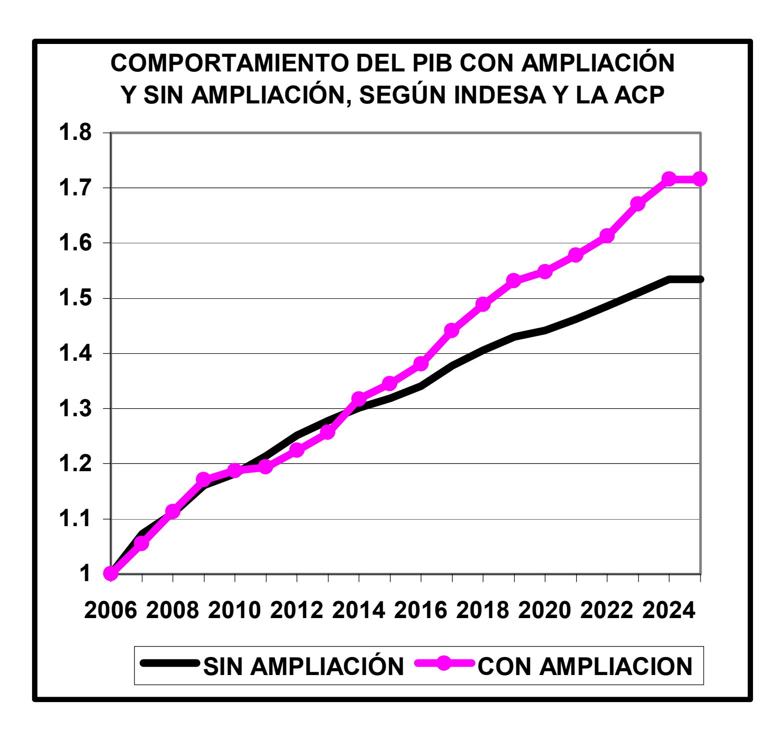
Los estudios de Louis Berger recomendaron hacer, al menos, los siguientes estudios:

1- Análisis detallado de los procesos hídricos de los cuerpos de agua presentes. (p.361)
2- Impacto Ambiental detallado para cuando estén definidas todas las características del diseño de las esclusas (p.205. Igual para el estudio del pacifico)
3- Estudios especiales de drenaje para el área de deposición de materiales de Sherman "ya que existen numerosas canalizaciones artificiales que serían interrumpidas por la disposición (de materiales, FRENADESO)". (pag. 231)
4- "Deberá realizarse un estudio complementario de los métodos de disposición y sus costos asociados atendiendo al hecho que la disposición en sitios terrestres situados al oeste del Canal probablemente involucre la construcción de un tercer puente". (p.231)
5- Cuando se inicie la operación de las nuevas esclusas se deberá analizar "el nivel de deterioro de la calidad de agua debido al proceso de reutilización del agua en las esclusas como resultado de la concentración de sales y/o nutrientes". Pag.235
6- Analizar más profundamente el nivel de intrucción salina debido a las nuevas esclusas. (p. 334-5 Igual para ambas esclusas). Sobre este tema se precisaron los objetivos de la investigación:
    i) "Establecer la línea de base sobre calidad de aguas en los cuerpos de interés
    ii) "Determinar el incremento en la concentración salina a lo largo de un extenso período (25 años)
    iii) "Incorporar impactos previamente identificados asociados con el proceso de salinización del Lago Gatún (y del Lago Miraflores, FRENADESO)
    iv) "Identificar grupos representativos de la flora y fauna (bioindicadores o grupos representativos a ser seleccionados entre los más sensibles a las concentraciones salinas) dentro de los ámbitos del estudio
7- "Obtención de los estándares nacionales en las normas COPANIT para agua potable en relación con los principales componentes de la salinidad, es decir, cloruros y sodio". Pag. 336
8- Existe un área de manglares que será impactada por la construcción de las esclusas y "se ha señalado esta área como sensible de gran riqueza ecológica". Es necesario elaborar una propuesta de estudio que comprenda un "Programa de Restauración Ecológica de los Manglares del canal de Panamá, como medida de compensación". P.68 y 190. Contrariamente a hacer esto, INDESA aplicó tasas de penalización ecológica de la ANAM, sumamente benignas ($10,000 por hectárea de manglar y $3,000 por bosques secundarios) y consideró solamente 1,250,000 dólares en "compensación por pérdida de hábitat". (INDESA, p.127)
9- Impacto ambiental de las actividades de explotación de bancos de materiales (canteras), extracción de agua y depósito de materiales excedentes (botaderos), ya que debido a "la falta de una ubicación precisa de (estos) sitios ... no se cuenta con suficiente información para realizar la valoración de la importancia de estos impactos". P.246 y 230 pac.

10- Impacto ambiental, social, institucional, etc., como resultado de utilizar en el pacífico, sitios de disposición de materiales con mayores impactos, como es el caso de la Isla Artificial. (p.213-14
11- Impacto ambiental que profundice en las áreas de disposición de materiales en los sitios marinos, considerando "la complejidad del funcionamiento de la Bahía Limón y áreas adyacentes en el Atlántico". (p.230)
12- De los sitios inicialmente identificados por la ACP, con una supuesta capacidad para disposición de materiales en el sector Atlántico de 31 millones de metros cúbicos (31Mm^3), y suministrados a la consultora Louis Berger, "resultan aptos solo alrededor de 13". Para analizar los impactos que produciría toda la deposición de materiales en todos los sitios, la consultora recomendó realizar "estudios más detallados y/o selección de sitios adicionales". (p.230)
13- Analizar en detalle los impactos que resulten de una mayor demanda de "generación de energía eléctrica, agua potable, drenajes, etc. como resultado de las demandas de construcción..." cuando se hayan terminado los diseños y se conozcan los procedimientos que se utilizarán. Pag.259 y 243 en el pac

Todos y cada uno de estos estudios deben resultar en la proposición de medidas de compensación y mitigación específicas y apropiadas, que deberán llevarse a cabo a través de un Plan de Manejo Ambiental. El costo de todos estos estudios, de las medidas de compensación y de mitigación resultantes, así como del Plan de Manejo Ambiental, no han sido considerados en el proyecto. Adicional a ello, no existe un Estudio de Valuación Ambiental que establezca un valor ambiental al área impactada. Toda la afirmación de la ACP de que se trata de un proyecto ambientalmente sostenible, es simplemente otro componente más de su campaña publicitaria, pero que carece de fundamento científico.

VI- SOBRE LA PARTICIPACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DEL CANAL EN EL PIB



La gráfica adjunta muestra el crecimiento el Producto Interno Bruto (PIB) de Panamá, estimado por la consultora INDESA. Sorprendentemente, el crecimiento del PIB es muy similar en los escenarios en que el canal se amplía y en aquél donde no hay ampliación. Hasta el año 2014, durante el período de construcción de la obra, el crecimiento del PIB no tiene mayores diferencias. Si esto es cierto, entonces como dicen que generará grandes cantidades de empleo?

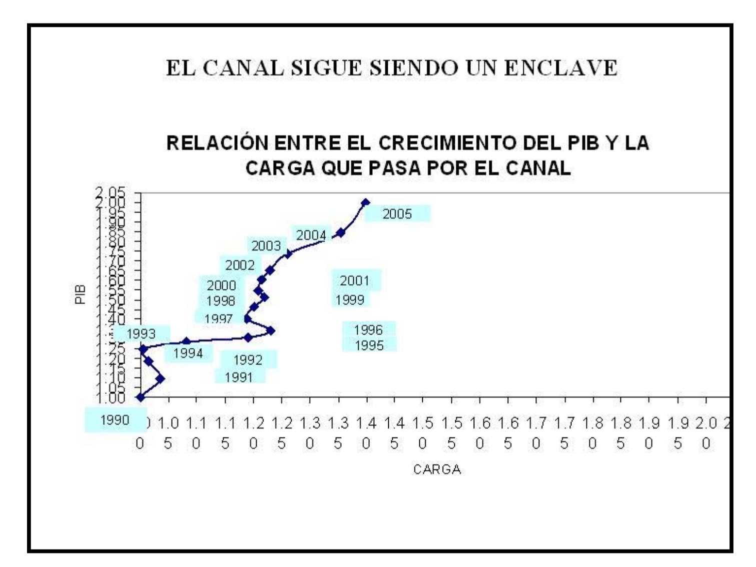
A partir de 2014 se observa un brecha que se va ensanchando. El resultado de este comportamiento es muy simple. INDESA, es decir, Ardito Barletta, Guillermo Chapman y Marco Fernánedez (el hermano de la primera dama) hicieron dos escenarios, como mencionamos anterioremnte: con ampliación del canal y sin ampliación del canal. Pero, en la eventualidad de que el pueblo le diga NO al proyecto de ampliación, estos consultores asumieron para el período del 2015 en adelante, que con los ingresos que se obtendría con el actual canal, no se haría nada. Contrariamente, la propuesta de FRENADESO es que el excedente canalero se utilice en un conjunto de actividades sociales y productivas, en el marco de un desarrollo nacional, que tendría un mayor impacto en la economía y en los panameños, que es más importante. Mientras que invirtiendo ***en la ampliación del canal se requerirán entre 1.5 y 2.0 millones de dólares para generar un puesto de trabajo*** directo, invirtiendo ese dinero en la actividad agrícola, industrial, agroindustrial, en escuelas, centros de salud, hospitales, contratación de maestros, compra de útiles y materiales, etc., no tenemos la menor duda que se generarán mucho más empleos que con el proyecto de ampliación. Estos expertos ilusionistas asumieron supuestos para que les diera los resultados que ellos deseaban tener.

Sobre esto también llama la atención las opiniones de la consultora Louis Berger sobre este tema. En su informe señaló que el transporte por vía acuática había disminuido su participación en 17 puntos porcentuales durante 1996-2001". Igualmente señalamiento hizo con respecto al sector Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones, que había disminuido su participación del 40% al 25%. En cuanto a la actividad del Canal de Panamá anotó que había mantenido una participación en el PIB de alrededor del 5%.

(p.261) En el escenario de que se ampliara el canal, hizo una afirmación contraria al optimismo del grupo de expertos de INDESA:

"se estima que al realizarse la inversión del proyecto (de ampliación, FRENADESO), las tendencias negativas mencionadas se detengan (caso de la participación de la actividad del canal en el PIB) y en otros casos se revierta (participación del canal en relación al transporte por vía acuática y la rama sectorial de transporte almacenaje y comunicaciones)". (p. 261)

Para evaluar integralmente el estudio del impacto económico del proyecto en la economía panameña, FRENADESO envió una carta al señor Alberto Alemán Zubieta, solicitando el modelo econométrico, así como la base de datos (hojas Excel) que había alimentado el modelo, así como otros documentos, sin que todavía hayamos recibido respuesta. El trato de desprecio hacia el pueblo panameño es lo que caracteriza la dirigencia de la ACP, y prueba de hecho fueron las declaraciones del señor Alemán Zubieta, cuando se le cuestionó que los estudios estaban en inglés. "El que los quiera leer que los traduzca", dijo.



Lo cierto es que el Canal de Panamá continua funcionando como un enclave. La gráfica de la izquierda nos muestra la relación entre el crecimiento de carga que pasa por el Canal de Panamá y el PIB. Ella expresa que no existe relación alguna entre una variable y la otra. En algunos años, mientras la carga por el canal aumenta, el PIB disminuye. En otros años ocurre lo contrario. Durante el período 1996-2003, por ejemplo, la carga casi no aumentó pero el PIB creció de manera importante. El que aumente el tránsito de carga por el canal no significa que la economía panameña tendrá un mayor crecimiento, y en consecuencia, que habrá mayor empleo. La Zona Libre de Colón (ZLC), igualmente funciona como un enclave. Aquí se mueven mercancías por valor de 8,000 millones de dólares anuales, pero que no tienen mayor impacto positivo en la actividad de Colón. Absurdo sería afirmar que desarrollar la actividad de la ZLC traerá abundantes empleos para Colón. Sin embargo, si se contrata a "Mandraque", el ilusionista, sin duda construirá un cluster para la ZLC y Colón.

VII. EL PROYECTO DE AMPLIACIÒN DEL CANAL Y LAS FALACIAS SOCIALES

A. La Falacia de los Empleos

Uno de los problemas más cruciales que enfrenta la población panameña es el problema del desempleo. El proceso de flexibilización laboral (política neoliberal), ha provocado una contracción en la creación de puestos de empleo, abaratamiento de la fuerza laboral e informalidad laboral.

A pesar de la manipulación de las cifras oficiales, que intentan establecer la desocupación[25] en 8.9%, lo cierto es que lo que predomina en el país es la informalidad de los puestos de trabajo. Según la última Encuesta de Hogares, la informalidad laboral está por el orden del 47%; es decir, de cada 100 personas que están ocupadas, 47 se ubican en el mercado informal, que implica bajos salarios, inestabilidad, la inexistencia de prestaciones sociales, etc. El 65% de los "empleos" generados en los últimos años fue en la categoría de cuenta propia, de ingresos inestables y bajos, y sin mayor cobertura de seguridad social. Durante lo que va del decenio del 2000, el empleo en actividades formales ha mostrado poco dinamismo como lo demuestra la encuesta de establecimientos realizada por la Contraloría General de la República, la cual considera únicamente los establecimientos con cinco y más personas ocupadas, es decir, información básicamente de actividades formales.

Panamá: DATA DE EMPLEO

Desocupación Total (2006)	8.9%
Tasa de Participación en la Actividad Económica (2006)	63.1%
Subempleo Visible (2005)	4.9%
Subempleo Invisible (2005)	16%
Empleo Informal (2005)	46.6%
Desocupación Juvenil	37%

Fuente: Contraloría General de la República de Panamá. Página web. Panamá, agosto 2006.

En virtud de las necesidades de empleo de los panameños y las panameñas, el gobierno y la ACP con miras a vender su proyecto de ampliación del Canal, han colocado en los medios de comunicación social, lo que podríamos llamar "publicidad engañosa", en cuanto al número de puestos de trabajo que permitiría el proyecto, bajo la fórmula de lo que han denominado "empleos directos, indirectos, inducidos y paralelos".

Así, en la página 376 del Plan Maestro (del 24 de abril de 2006), se menciona que "el impacto de la ampliación del Canal en la generación de empleos se observará inicialmente en los puestos de trabajo generados directa e indirectamente por el auge económico que se experimentará en los años de construcción de la obra". Estiman que se crearán entre 35,000 y 40,000 nuevos puestos de trabajo. Estos incluyen 6,500 nuevos

puestos de trabajo directamente relacionados con las obras durante los años pico de construcción.

Sobre esta primera aseveración vale decir que en términos concretos la experiencia indica que lo único verificable (dada su materialidad concreta) es el número de empleos directos. Sin embargo, la ACP ha tratado el tema del empleo de forma publicitaria, pregonando los 40 mil empleos y hasta 252 mil.

En el caso de los puestos indirectos, es necesario considerar que algunas premisas levantadas por la ACP, no se ajustan a la realidad. Por ejemplo, el señor Génaro López en un debate televisivo con el Ministro R. Vásquez, señaló que el ejemplo de la dinámica que la ampliación generaría sobre una industria como la del cemento, no es precisa, ya que en Panamá las dos grandes empresas de cemento son empresas transnacionales, que en la actualidad importan (compran fuera del país) cemento de sus sucursales en Centroamérica.

Cuadro 1

Industria Productora de Cemento en Centroamérica

2002

País	Nombre Empresa	No Plantas	Capacidad Producción a/	Propiedad
Costa Rica	Industria Nacional de Cemento (INCSA)	2	800,000 TM	Capital Holcim
	Cementos del Pacífico S.A. (de CEMEX)	2	850,000 TM	Privatizada (1994) La compró CEMEX (1999)
El Salvador	Cemento El Salvador (CESSA)	5	234,000 TM b/	CESSA compró Cementos Maya (1993) Alianza estratégica con HOLCIM (1998)c/
Guatemala	Cementos Progreso	1	3,000,000 TM d/	Asociada con Holcim (2000)
	Global Cemento e/	1	n.a.	Nueva: Capital español y guatemalteco
Honduras	Industria Cementera Hondureña, S.A. (INCEHSA)	1	712, 000 TM*/	Privatizada (1991). Se asoció con Lafrage de Francia (1998)
	Cementos del Norte S.A.(CENOSA)	1	606,000 TM*/	Privatizada (1992). Asociada con Holcim
Nicaragua	Canal	1	255,000 TM f/	CEMEX (2001)
	Cemenic (Holcim)	1		Pertenece a Holcim
Panamá	Cemento Panamá S. A	1	920,000 TM h/	Pertenece a Grupo INSEM, adquirido por Holcim, 2000. g/
	Cemento Bayano	1	600,000 TM i/	Privatizada en 1994 y adquirida por el Grupo CEMEX
	Cemento Blanco de Panamá S.A.	1	96,360 TM j/	Pertenece a Grupo Empresas Maribel, nacional

Fuente: Información recabada en Cámaras de la Construcción en los países, Páginas web de Holderbank y CEMEX; y dependencias de gobiernos tales como Ministerios de Economía.

a/ Incluye toda la producción de las plantas, es decir, cemento gris más concreto, cemento blanco, etc. En caso de que la fábrica genere estos otros productos.
b/ Capacidad total de la empresa (produce 7 variedades de cemento)
c/ Holderbank (ahora Holcim) compró 20% de las acciones de CESSA en 1998.
d/ Actualmente produce 2 millones TM al año (el resto es capacidad productiva ociosa).

En un documento de la CEPAL publicado en 2003 (Condiciones de Competencia en el Contexto Internacional: cemento, azúcar y fertilizantes en Centroamérica), se establecía la existencia de 12 empresas productoras de cemento en la región Centroamericana, caracterizadas por: capacidad de 17 plantas de producción; más de 8 millones de toneladas métricas de producción; con acceso al mercado de cero (0) arancel en Centroamérica; cuyo mercado está acaparado por dos multinacionales CEMEX y HOLCIM.

El mismo documento de la CEPAL, señala que en el caso de Panamá, ante el proceso de privatización de la empresa estatal de cemento, se ha reducido su capacidad de producción interna. Por ejemplo señala, que "Tras el cambio de propiedad, las empresas cementeras hicieron nuevas inversiones, se cerraron algunas secciones y el clinker ahora se importa". Los datos del estudio, demuestran lo planteado por el Secretario General del SUNTRACS señor Genaro López, Panamá es importadora de cemento, más no exportadora, lo que pone en entredicho el impacto real de que la demanda de cemento para ampliar el Canal sea cubierta por producción interna.

Cuadro 3

IMPORTACIONES, 2000

Miles de dólares

	Costa Rica		El Salvador		Guatemala		Honduras		Nicaragua		Panamá	
	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/
66121 Clinkers de cemento	0	0.000	48	0.001	0	0.000	4102	0.182	6815	0.396	4102	0.182
66122 Cemento Portland	481	0.008	7055	0.186	16176	0.331	3421	0.152	8002	0.465	3421	0.152
66123 Cemento alumináceo (ciment fondu)	2	0.000	70	0.002	2	0.000	1	0.000	56	0.003	1	0.000
66129 Otros tipos de cemento hidráulico	33	0.001	19	0.001	28	0.001	25	0.001	100	0.006	25	0.001
Total Cemento	516	0.009	7192	0.190	16206	0.332	7549	0.335	14973	0.870	7549	0.335

Fuente: BADECEL

a/ Porcentaje del total de importaciones de bienes realizadas por el país

Cuadro 4

EXPORTACIONES, 2000

miles de dólares

	Costa Rica		El Salvador		Guatemala		Honduras		Nicaragua		Panamá	
	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/	VALOR	% a/
66121 Clinkers de cemento	1117	0.020	102	0.008	2	0.000	1085	0.198	0	0.000	0	0.000
66122 Cemento Portland	10551	0.192	2576	0.192	1385	0.051	27	0.005	0	0.000	0	0.000
66123 Cemento alumináceo (ciment fondu)	45	0.001	0	0	2	0.000	0	0.000	0	0.000	0	0.000
66129 Otros tipos de cemento hidráulico	16	0.000	76	0.006	47	0.002	1	0.000	0	0.000	0	0.000
Total Cemento	11729	0.214	3337	0.249	1436	0.053	1113	0.203	0	0.000	0	0.000

Fuente: BADECEL

a/ Porcentaje del total de exportaciones de bienes realizadas por el país

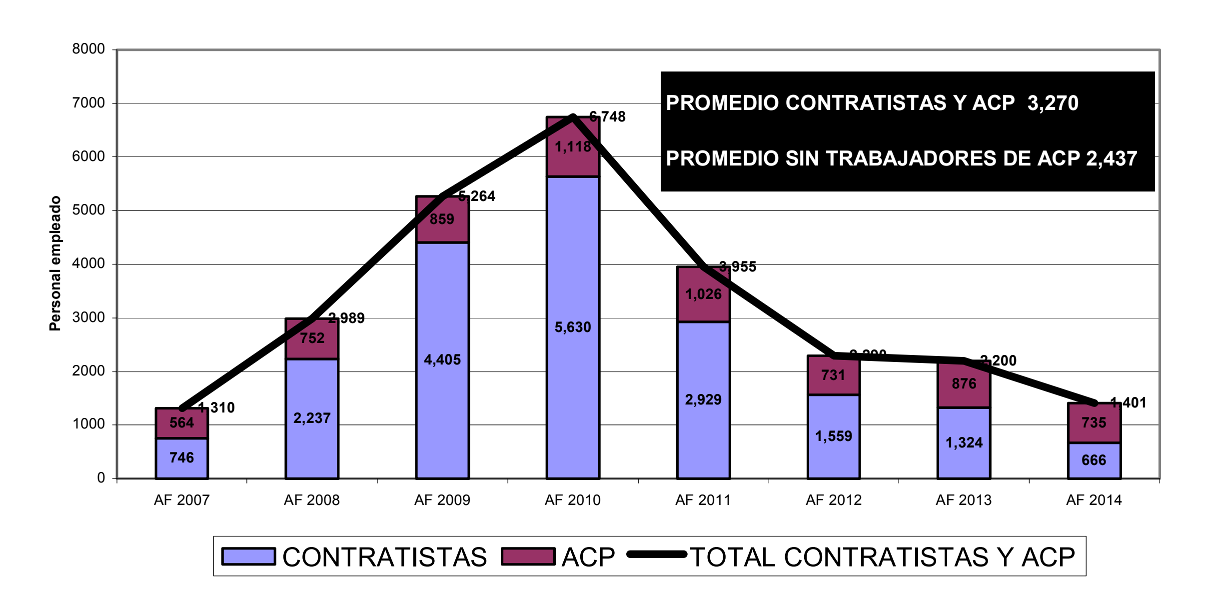
En este mismo orden, la Revista Construir (edición 34 del 2006), en su análisis de las obras destacadas del año 2005, establecía el caso del proyecto “Veneto Hotel & Casino” cuya inversión fue del orden de los 40 millones de dólares, generando 800 puestos de trabajo directos y 400 indirectos. Es decir una proporción de 2:1, mientras que las estimaciones de la ACP son de 1:5.

Otro elemento que relativiza las estimaciones del impacto de la ampliación del Canal sobre la generación de empleos indirectos es el nivel de tecnificación de la industria de la construcción y el propio nivel tecnológico del proyecto de ampliación. La ampliación es una obra que favorece los bienes de capital y no la contratación de mano de obra.

En el caso de los 6,748 puestos de trabajo directos, la propia ACP reconoce, que ello sería sólo en el año pico de la construcción (2010), pero además expresa que el 16.6% de éstos serán de la ACP (1,118), con lo cual se estaría hablando de 5,630 puestos directos, de lo que habría que restar la fuerza de trabajo proveniente del exterior, si esta fuese de un 10%, en el mejor año de construcción el total de puestos de trabajo se vería reducido a 5,067.

Si consideramos el periodo de construcción del tercer juegos de esclusas (2007-2014), que ha contemplado la ACP, el promedio de empleo, incluyendo contratistas y ACP, sería de 3,270 puestos por año, si excluimos los asumidos por la ACP, el promedio se reduce a 2,437 puestos por año.

DISTRIBUCIÓN DEL EMPLEO GENERADO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL TERCER JUEGO DE ESCLUSAS



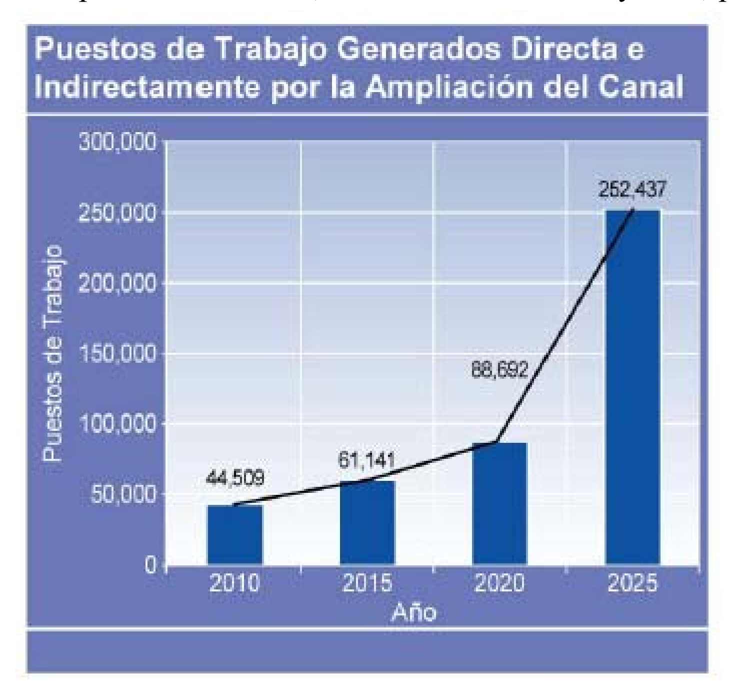
Después del año 2010 la ACP asume una caída vertiginosa en la contratación directa, tal como se muestra en el gráfico anterior.

Otro factor a considerar es la inversión por puesto de trabajo. Este parámetro resulta de lo más ineficiente. Por ejemplo, el proyecto de ampliación del Canal con una inversión, según datos de la ACP, de 5,250 millones de dólares generará en total 3,270 puestos de trabajo por año (ocho años), mientras que en la actividad de la construcción[26] un proyecto de 80 millones de dólares genera en el periodo de construcción 1,200 empleos. Es decir, mientras que la inversión por unidad de trabajo en el proyecto de la ACP es de 1.2 millones, en la actividad de la construcción es de 66 mil dólares. Es más, según estimaciones de CAPAC, en el 2005 la industria de la construcción pudo haber generado 180 mil empleos directos e indirectos, con un nivel de inversión mucho más bajo que el proyectado por la ACP para la ampliación del Canal.

En resumidas cuentas, la ACP con su publicidad engañosa, intenta buscar el aval al proyecto de ampliación. Ante el cuestionamiento del Equipo Técnico de FRENADESO, la ACP argumenta que el proyecto de ampliación no es para generar empleo, la pregunta obligada ¿Por qué la mayor intensidad de su campaña gira en torno al tema de la generación de empleo?

Por otro lado, afirman que si se aplica la relación entre crecimiento económico y empleo de las últimas dos décadas se estima que el auge económico generará un crecimiento en el empleo del orden de 0.5% a 0.75% por año por encima del empleo que se generaría sin la construcción del tercer juego de esclusas.

La expresión anterior es una clara muestra de la demagogia de la ACP y el gobierno. En el 2005, cuando se discutía el problema de la seguridad social, el Ministerio de Economía y Finanzas, presidido en ese entonces por el hoy Ministro del Canal Ricaurte Vásquez, sustentaba en sus proyecciones macroeconómica, que el empleo, incluyendo la ampliación del Canal, no crecería a tasas muy altas, por lo cual era obligante aumentar la cuota, la densidad y disminuir las pensiones. Hoy, a escasos 8 meses de la imposición de la Ley 51, el discurso es otro, con la ampliación del Canal habrá "pleno empleo".



Esta gráfica dice expresar los "puestos de trabajo generados por la ampliación del Canal de Panamá". Esta gráfica fue incluida en el documento de propaganda que la ACP presentó al Presidente Martín Torrijos el 24 de abril pasado. También se encuentra en el Plan Maestro, Capítulo 9, página 26.

Al analizar con más detalle el estudio de INDESA del cual surgieron estas cifras de empleo, llama la atención la contradicción existente en los

supuestos macroeconómicos para hacer las estimaciones en este caso, y las utilizadas por el gobierno cuando quería imponer la modificación de la Ley de la Caja del Seguro Social (CSS). En aquella oportunidad, FRENADESO denunció que el propósito del gobierno de modificar la Ley de la CSS era echarle mano a las reservas de la CSS, privatizando las mismas, permitiendo los depósitos en los bancos privados, de quienes ahora defienden a capa y espada la ampliación del Canal y se han ofrecido para participar en el financiamiento de la construcción del tercer juego de esclusas. Por supuesto, con el dinero de los cotizantes.

El argumento del gobierno para modificar la Ley de la CSS, aumentando el porcentaje de la cuota a pagar, aumentando el mínimo de cuotas para jubilarse de 180 a 240, disminuyendo las pensiones, y creando las condiciones para la privatización del sistema al introducir el sistema de pilares, de cuentas individuales, fue que si no lo hacía, no habría dinero para pagarle a los jubilados en el año 2012. Parece que este es un año fatídico para el PRD y el denominado Partido Popular (que de popular no tiene nada), porque ahora también nos dicen que el Canal será obsoleto a partir del 2012, si no se hace la ampliación. La causa de que no hubiera dinero para pagar las pensiones, nos decía el gobierno, es que el empleo no iba a crecer mucho, incluso en el escenario de que se ampliara el Canal y se firmaran los acuerdos de libre comercio (TLC). FRENADESO denunció y demostró que el gobierno había manipulado las cifras para hacer ver que el sistema estaría en banca rota si no se modificaba. Hoy día, los cálculos de INDESA nos darían la razón. Con los empleos que dice que se generarían ahora, no hubiera sido necesario modificar la Ley de la CSS.

La conclusión aquí es clara. Los gobernantes, los grupos de poder económico y político, hacen uso de los argumentos que les conviene para ejecutar políticas y proyectos que les convenga, así sea mintiendo y engañando a la población. Dijeron, en el caso de las reformas a la seguridad social, que no habría empleos y cotizantes suficientes aún ampliando el Canal de Panamá y firmando el TLC con los Estados Unidos; ahora, nos dicen que se crearán miles de empleos, solamente como resultado de la ampliación. Son simplemente mentirosos. Cuando les conviene una cosa lo dicen, y cuando no les conviene, la niegan.

Según el estudio de Barletta, Chapman y Fernández, una unidad porcentual de crecimiento del PIB, generaría 0.78% de empleo. Poco menos de 1%. Los expertos del gobierno en el llamado "Diálogo de la CSS", hicieron sus cálculos de empleo, para justificar la reducción de las pensiones, afirmando que una (1) unidad de crecimiento del PIB generaría 0.41% de empleo; es decir, que un crecimiento del 2% del PIB produciría un crecimiento de solamente 0.82% en el empleo. No se generaba siquiera 1% de empleo. Obviamente, con tal manipulación de cifras no habría nunca dinero para las pensiones de los jubilados. Ahora con las cifras de los expertos ilusionistas de INDESA, la CSS no sabrá que hacer con tanto dinero.

Los supuestos empleos de la ACP

Las cifras dadas a conocer por la ACP en materia de empleo por el proyecto de ampliación del Canal, giran entre los 40,000 (empleos directos e indirectos), y los 252 mil puestos (empleos directos, indirectos, paralelos e inducidos).

Un documento de la ACP, menos divulgado, es el de "Estudios de Requisitos Laborales Preliminares (marzo 2006), en el cual se establecen las bases de la generación de empleos de la ampliación del Canal. En el mismo se consideran los siguientes elementos:

- La proyección de personal requerido por los contratistas para la construcción de las esclusas y el canal de acceso se basa en el estimado de costos realizado por la ACP y contempla dos turnos de 10 horas laborables, 6 días a la semana.
- Frente a la demanda laboral, señalan que "**se desea** que la mayor parte de la mano de obra técnico-artesanal, profesional y de apoyo requerida sea reclutada y contratada localmente".
- Para efectos de la planificación de las necesidades de recursos humanos se estima que para la realización de la obra podrían requerirse aproximadamente 6,750 puestos directos de trabajo en el periodo pico de la construcción incluyendo personal externo por contrato (construcción y administración) y personal interno (dragado, administración del proyecto y administración de la construcción).

Cabe preguntarse ¿porqué la ACP y el gobierno no han dado el mismo tratamiento publicitario a estos elementos? Será que si lo ponen al tapete, se revela que son falsas las cifras de empleos, pues revelan la calidad de puestos eventuales, resaltan la contratación de mano de obra extranjera?.

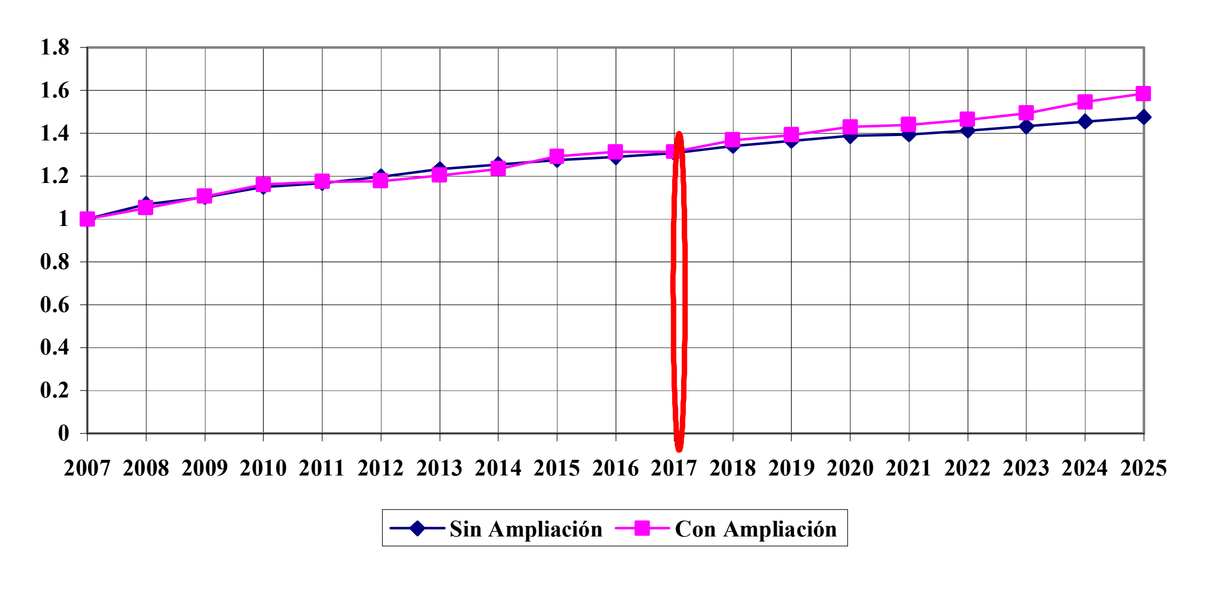
En sus argumentaciones, la ACP estima que "en 2025 sin la expansión del Canal habría 1.5 millones de personas empleadas, por razón de la expansión, el empleo adicional sobre dicha base sería de aproximadamente entre 150,000 y 250,000 personas adicionales empleadas".

En esta afirmación la ACP parte de un error: asume, a propósito, que si no ampliamos el Canal, esta economía no incursionará en otras inversiones, (por ejemplo en áreas productivas generadoras de empleos formales), que garanticen mayor absorción de mano de obra a un menor monto de inversión por unidad de trabajo creada. Es decir, partir del supuesto implícito de que no se hará nada con el excedente canalero es absolutamente absurdo.

Aún más, si consideramos los números de INTRACORP, en términos relativos (tasas de crecimiento) y no en valores absolutos; su propia data demuestra que hasta el año 2017 (periodo de construcción) no existe ninguna diferencia entre la tasa de crecimiento del empleo con o sin ampliación. Es más, reconocen que en el periodo 2011-2015 la tasa de crecimiento del empleo sería mayor sin ampliación. El periodo 2016-2025 (es decir, el

salto a los 252 mil empleos), carece de sustentación técnica, tal como demostramos más adelante.





Es necesario señalar, además, que esta cifra de los 252 mil empleos, en los primeros meses de campaña de la ACP por el SI, fue la más publicitada en los medios de comunicación. Proveniente del grupo INDESA e INTRACORP (Ardito Barletta, Guillermo Chapman y compañía), y por tanto carente de bases de sustento técnico. Esta cifra es una muestra de la manipulación que hacen para atraer a la población. Es más, en el caos de los gestores de estas cifras hay que recordar que en 1984 Ardito Barletta, candidato en ese entonces a la Presidencia de la República, hablaba de la generación de miles de empleos, promesa que en sus dos años de mandato no cumplió; por el contrario, el desempleo aumentó; igualmente, en el año 2002 prometió la cifra de más de 40,000 empleos en el área económica especial, cifra que la realidad también ha negado.

ACTIVIDADES COLATERALES
Servicios de alimentación
Servicios médicos
Servicios financieros
Servicios y prestaciones de vivienda y educación
Servicios de seguridad de instalaciones
Servicios de reclutamiento de recursos humanos
Servicios de logística y mensajería
Servicios de trámites aduaneros
Servicios de compras y suministros
Servicios de asesoría jurídica
Servicios de certificación médica
Servicios de instalación de cercas perimetrales de seguridad
Servicios de transporte de personal y suministros

Tabla 6. Actividades colaterales previstas a generarse como resultado de la ejecución del Programa de Ampliación.

En su desesperación, los voceros de la ACP han manifestado que por cada puesto de trabajo generado directamente, se activarán actividades colaterales que permitirán más empleo. Señalan que cada trabajador contratado demandará al menos un medio de transporte (bus o taxi), consumirá al menos una chicha y

empanada, esto demuestra según la ACP la espiral creciente de empleos.

A ello, hay dos preguntas obligadas ¿quién garantiza que se trata de nuevos puestos de trabajo (chichero, taxista, etc.)? ¿Se trata de promover más informalidad laboral?

Sin embargo, uno de los "expertos" contratado por la ACP, la empresa INDESA – Marcos Fernández, al revisar el documento titulado "Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional, elaborado por INTRACORP (Nicolás Ardito Barletta)", señalaba que uno de los resultados más importantes del estudio de INTRACORP que podía utilizar la ACP era:

"…la clave para combatir este argumento (se refiere al aporte del Canal a la Economía-, comentario nuestro) es que el Canal no fue un enclave porque otros sectores se beneficiaron de diversos impactos económicos. La definición de los sectores indirectos e inducidos es muy importante en este argumento. ***Aunque no se hace en el estudio un examen riguroso*** *(subrayado nuestro) que permita establecer esta relación entre el canal y esos sectores (por ejemplo a través de correlaciones de las variaciones cíclicas de cada sector),* ***la intuición*** *(subrayado nuestro) favorece esta definición de sectores relacionados con el Canal." (Fernández Marco: Revisión del Estudio de "Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional –Memorandum-. INDESA. Panamá junio de 2005. Página 5)*

La anterior cita, es una evidencia clara que los 252 mil empleos que pregona la ACP carecen de sustento científico. Acudir a la "intuición", evidencia el subjetivismo y la manipulación de las supuestas proyecciones establecidas por los "expertos", a los que se le han pagado cifras cercanas al millón de dólar.

Otra manipulación es la que se pretende hacer con la población joven, ante el nivel de desempleo (37%) que vive este sector del país.. Por ejemplo en la Universidad

DESGLOSE DE OCUPACIONES PROFESIONALES Y DE APOYO PROYECTADAS PARA LOS CONTRATISTAS

Admin. Macroproyectos	**31**	**Diseño y Mant. de Planos**	**27**	**Apoyo Logístico**	**174**
Director de Proyecto	9	Dibujante, Jefe	2	Mensajeros	44
Gerente de Construcción	2	Dibujante	9	Conductores	130
Admin. De Contratos	12	Técnicos de Ingeniería	7	**Compras e Inventario**	**48**
Asesoría Jurídica	2	Tecnología de Información	3	Agente de Compras, Jefe	2
Ingeniero de Proyecto	7	Jefe de Cómputo	2	Agente de Compras	12
Supervision de Construcción	**47**	Programador	2	Jefe de Inventario	2
Superintendente de Planta	2	Procesador de datos	2	Almacenista	11
Superintendente de Trabajo	2	**Mant. de Instalaciones y Equipo**	**71**	Operador de montacarga	4
Superintendente de Grúas	2	Gerente de Mantenimiento	3	Ayudante de bodega	17
Supervisor Electromecánico	2	Superv. de mantenimiento	5	**Apoyo Administrativo y Logístico**	**178**
Supervisor Especialista	2	Ingenieros	6	Gerente de RRHH	6
Ingeniero de Calidad	2	Artesanos calificados	13	Gerente de Relaciones Laborales	2
Maestro Mecánico	2	Ayudantes	10	Espec. De Rel. Laborales	7
Mecánico	25	Operadores de equipo	33	Jefe de Seguridad Industrial	2
Otros	9	**Seguridad de Instalaciones**	**101**	Ingeniero de Seguridad	10
Ingeniería y Agrimensura	**100**	Jefe de Seguridad	3	Médico, Jefe	2
Gerente	7	Agentes de Seguridad	98	Médico	8
Ingenieros	11	**Finanzas-Contabilidad**	**38**	Enfermera	16
Técnicos de Ingeniería	30	Contador, Jefe	4	Oficinista	74
Agrimensor	24	Contador	16	Recepcionista	10
Técnico en Agrimensura	29	Anotador de Tiempo	18	Secretaria	42

De forma similar, han magnificado el proceso de capacitación que brindará el Instituto Nacional de Formación Profesional y Capacitación para el Desarrollo Humano (INADEH), antiguo INAFORP, hoy bajo la conducción de Juan Planells (el mismo que impulsó la Fundación del Trabajo junto con los del CONATO, y que impusiera la Ley 44 de 1995 –Reforma al Código de Trabajo-, y que, entre otras cosas, legaliza la pérdida de la estabilidad laboral a los trabajadores del sector privado y reduce el costo de los despidos de trabajadores).

Según la ACP, en su documento Estudio de Requisitos Laborales Preliminares de marzo de 2006 (página 9), se espera generar un aproximado de 12,150 participantes en el programa de capacitación[27]. En el documento de la ACP "Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá" (distribuido en abril de este año), en un solo párrafo de la página 74 se hace referencia al tema de la capacitación de la fuerza de trabajo, en el se menciona que *"Para asegurar la disponibilidad de mano de obra panameña necesaria para la ejecución del proyecto del tercer juego de esclusas y sus actividades conexas, la ACP desarrollará en coordinación con las entidades competentes, públicas y privadas, un programa que permita capacitar con suficiente anticipación al personal necesario para que tenga las competencias, idoneidades y certificaciones requeridas.* ***Los montos necesarios para llevar a cabo dicho programa de capacitación están incluidos en el estimado del costo del proyecto*** *(subrayado nuestro)".*

La pregunta obligatoria ¿No tendría INADEH que esperar que pase el referéndum para llevar adelante el programa, si los recursos están contabilizados como parte de los costos del proyecto de la ampliación del Canal? Si la respuesta es que no son recursos de la ACP sino de préstamos, como se menciona en los medios de comunicación, ¿Por qué vincularlos como parte del proyecto de ampliación del Canal? Lo cierto es que la inversión que se utilice para la capacitación de la fuerza de trabajo para la ampliación del Canal tendría que sumarse a los costos del proyecto.

A este nivel, también predominan los engaños y manipulaciones. El diario La Prensa del 25 de septiembre de este año, publicaba que "…INADEH distribuirá 500 mil formularios para los interesados en capacitarse", en el diario Panamá América de 14 de marzo de 2006, se reconocía que "…INADEH ha programado capacitar a unos 130,000 panameños de todo el país", casi 4 veces más de lo requerido; el resultado 370 mil panameños a los cuales se les ha creado expectativas pero serán rechazados. De los 130 mil sólo 20 mil serán capacitados para ocupaciones en el proyecto de ampliación, es decir sólo el 15% de los reclutados. De los 20 mil ó 15% reclutados, sólo 2,200 por año podrían ser contratados.

Según el documento de Registros Laborales de la ACP, para asegurar la disponibilidad de panameños calificados, es recomendable que el país cuente con una oferta de por lo menos dos veces la demanda identificada, la cual se cifra en 6,750 puestos directos de trabajo en el periodo pico de la construcción (2010) incluyendo personal externo por contrato (construcción y administración) y personal interno (dragado, administración del proyecto y de la construcción). Según el INADEH la capacitación involucrará una cifra superior a las 20,000 personas. Si se correlacionan ambas informaciones (ACP – INADEH), esto significa que las 12,240 personas capacitadas propuesta por la ACP

representan casi el doble de la fuerza de trabajo que demanda el proyecto, con el consecuente resultado de menores remuneraciones (salario) al existir una sobre oferta laboral; la propuesta de INADEH no duplica el número de personas que podrán ser capacitados sino que prácticamente lo triplica.

Al cuestionárseles sobre la proporción entre capacitados y absorción de mano de obra en el proyecto de ampliación, la ACP, ante la falta de respuesta, argumenta que no toda la capacitación será para la obra, sino para dejar recurso humano capacitado para el conjunto del mercado laboral. Siendo así, entonces el proceso de capacitación podría desarrollarse perfectamente sin necesidad del incierto proyecto del tercer juego de esclusas.

Lo cierto es que ante la publicidad engañosa en materia laboral, que de acuerdo a la ACP no es el objetivo del proyecto de ampliación, se podría estar levantando un fenómeno migratorio del campo a la ciudad, con sus consecuentes problemas de hacinamiento social y demanda de servicios públicos, ante las falsas expectativas de empleos promovidas por los gestores del proyecto de ampliación canalera.

Finalmente, algunos errores técnicos de la ACP en materia de sus proyecciones laborales:

- Los documentos que abordan el tema de la generación de empleo no considera en forma explícita el coeficiente de elasticidad-ingreso.
- El "modelo" asume el supuesto implícito que la distribución del ingreso es neutral. Es decir, que la demanda económica será uniforme, independientemente de la actual estructura de distribución del ingreso.
- Otro elemento crítico para la presunción de generación de empleo es la constancia tecnológica asumida en la función Cobb-Douglas utilizada por el "modelo".
- No se logra demostrar la interrelación entre aumentos del ingreso del Canal (si es que se da por la ampliación) y dinámica en la inversión productiva, como para generar mayor número de puestos de trabajo.
- Tampoco se logra demostrar la correlación entre aumentos de peajes y crecimiento de las actividades portuarias, de la ZLC o de las zonas de exportación.
- El modelo parece sugerir mayor propensión a importar, con lo cual no se estimula significativamente el conjunto de la economía, ni la generación de nuevos puestos de trabajo.

En conclusión, el "modelo", al asumir una función tecnológica constante y no integrar los elementos centrales (elasticidad de empleo y el consumo en función del ingreso), es incapaz de ofrecer ningún pronóstico realista sobre la generación de empleos. Los llamados empleos indirectos, inducidos y paralelos que presenta la ACP no constituyen una proyección sino una predicción (acto de adivinar el futuro).

Dependent Variable: LOG(EMPLEO CON EXPANSIÓN)
Method: Least Squares
Date: 03/21/05 Time: 12:05
Sample: 2000 2025
Included observations: 26

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	4.434410	0.073859	60.03912	0.0000
LOG(PIBCON3)	1.019211	0.007650	133.2227	0.0000

R-squared	0.998650	Mean dependent var	14.27019
Adjusted R-squared	0.998593	S.D. dependent var	0.281736
S.E. of regression	0.010567	Akaike info criterion	-6.188411
Sum squared resid	0.002680	Schwarz criterion	-6.091634
Log likelihood	82.44934	F-statistic	17748.29
Durbin-Watson stat	0.473319	Prob(F-statistic)	0.000000

La imagen previamente incluida proviene de la página 67 del estudio "Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional".[28] Ella expresa una salida econométrica que relacionó la ocupación (empleo formal e informal) y el Producto Interno Bruto, considerando que el Canal se ampliara. El resultado de la salida es que el empleo crecerá en 1.1% por cada unidad porcentual de crecimiento del PIB. El coeficiente de determinación (R-aquared) es casi 1 (casi perfecto), sin embargo la prueba Durbin-Watson resultó con un valor muy bajo, 0.47. El valor de la prueba Durbin-Watson nos sugiere qué tanto están cointegradas las variables, es decir, en qué medida una variable (empleo) se mueve con respecto a la otra (PIB). Si el valor de esta prueba es 2.0, ello sugiere que están perfectamente cointegradas las variables, pero un valor de 0.47 nos dice que cualquier estimación de empleo que resulte de esta ecuación, es un desastre. Este fue el trabajo econométrico, que al menos fue presentado en el estudio aquí citado, y que sirvió de base para las estimaciones de los empleos fantasmas.

B. La Falacia de los Ingresos Crecientes al Tesoro Nacional

En la "Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá: proyecto del tercer juego de esclusas", fechado 25 de abril de 2006, presentado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y acogido ese mismo día por el Consejo de Gabinete, se establece como primer objetivo de la ampliación del Canal "hacer crecientes y sostenibles a largo plazo los aportes a la sociedad, a través de los pagos que el Canal hace al Tesoro Nacional" (página 1).

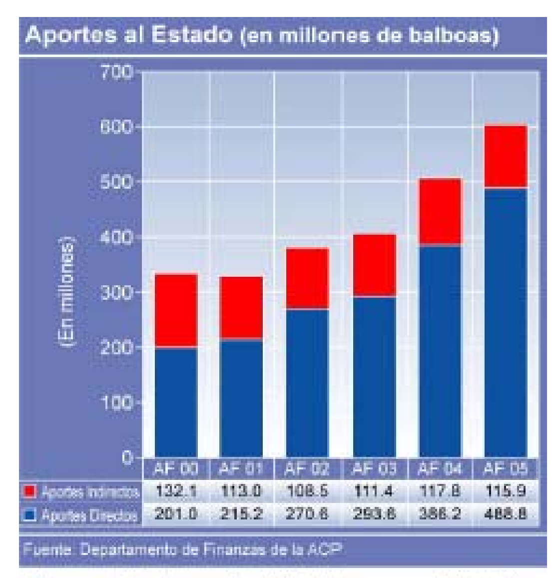


Figura 9–3 Los aportes al Estado han aumentado de B/. 333 millones a B/. 605 millones en cinco años,

Según la ACP (Ver Plan Maestro), como resultado del aumento en sus utilidades netas, el Canal ha incrementado sus aportes a la sociedad panameña. Estos aportes incluyen los pagos directos que hace el Canal al Tesoro Nacional (pagos por tonelaje neto, tasa de servicios públicos y pago de excedentes), al igual que aportes indirectos que resultan de la operación del Canal (pagos de impuesto sobre la renta y cuotas obrero-patronales al seguro social y seguro educativo por parte de la ACP y de sus empleados). Los aportes totales del Canal al Tesoro Nacional se han incrementado en 13% por año de B/.333 millones en el año fiscal 2000 a B/.605 millones en 2005. Este crecimiento se debe principalmente a mayores aportes directos, con aumentos anuales de 19%, y más específicamente, a mayores pagos de excedentes y pagos por tonelaje neto.

Según los estados financieros de la ACP, publicados por éstos, los aportes del Canal al Tesoro Nacional en el Año Fiscal 2005 fueron de B/.489 millones, que incluyen B/.191 millones en concepto de pago por derecho de tonelada neta, B/. 29 millones en tasa de servicios públicos y B/.269 millones en concepto de pago de excedentes.

Frente a estos planteamientos de la ACP, es importante indicar que con el análisis retrospectivo (2000-2005) no se llega a demostrar que los aportes futuros al Tesoro Nacional serán crecientes, máxime cuando están planteando incurrir en una inversión millonaria, cuyas fuentes de financiamiento serán los aportes de la ACP y un préstamo. Es más, la gráfica 9-13 (que aparece en la página 67 del proyecto de ampliación de la ACP), refleja que el actual Canal tendrá que cubrir los costos de la ampliación hasta por lo menos el año 2016, ello sí y sólo sí el costo de la obra fuese de 5,250 millones de dólares, que como ya demostramos, esta es otra de las mentiras de la ACP. Es decir, el compromiso que adquiere la ACP en su aporte directo y en el pago de intereses del préstamo, va a incidir directamente en el aporte del Canal al Tesoro Nacional.

El otro argumento de los voceros de la ACP es que "los aportes del Canal al Tesoro Nacional serán crecientes y mayores que los aportes totales de los años fiscales 2005 y 2006". Señalan que "durante la construcción del tercer juego de esclusas los aportes totales del Canal al Tesoro Nacional serán, en promedio, de más de B/.750 millones por año, y en el año 2015 podrán ser más de tres veces los aportes del 2005. Para el año 2025 se estima que los aportes totales del Canal al Tesoro Nacional serán de más de 8 veces los aportes del 2005".



Figura 9-12 Durante la construcción del tercer juego de esclusas los aportes del Canal al Tesoro Nacional serán crecientes, y siempre mayores que los aportes totales del año 2005 y 2006.

Este argumento de la ACP, que no es sustentado, deja de lado lo establecido en la Constitución panameña. Por ejemplo, el artículo 321 expresa que la ACP está obligada a garantizar los pagos al Estado panameño por derechos por toneladas, contribuciones a la seguridad social y pago a los servicios públicos, no así excedentes. Es más, el artículo 320 es taxativo "En el presupuesto se establecerán las contribuciones a la seguridad social, los pagos de las tasas por servicios públicos prestados, así como el traspaso de los excedentes económicos al Tesoro Nacional**, una vez cubiertos** (subrayado nuestro) los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización, **ampliación del Canal** y las reservas necesarias para contingencias, previstas de acuerdo a la Ley y su Administración". Ello significa, que de aprobarse la ampliación del Canal, este costo es prioritario en las deducciones de los ingresos percibidos por el Canal, lo que hace que no se garantice aportes crecientes, y quizás en algún periodo ni siquiera aportes al Tesoro Nacional.

Además, en la página 7 del documento "Garantías para la ejecución de un proyecto nacional" (ACP, septiembre de 2006), deja claramente establecido que los ingresos crecientes provienen del aumento por el pago por derecho de toneladas netas (este año fue aumentado de 0.75 centavos a 1.00 balboa) y no del incremento de los excedentes. Es decir, que sin la ampliación del Canal, sólo por concepto de aumento del pago de tonelaje, los ingresos al Tesoro Nacional deben ser crecientes.

Es más, la Ley 28 de 2006, que se refiere al proceso de referéndum, en su artículo 2 señala que los pagos por excedentes "**no podrán ser menores** a los entregados en el año 2005" (fueron 268.8 millones de dólares), mientras que "las transferencias por derecho de toneladas **no serán inferio**r a las del año 2006" (se estiman en 280 millones de dólares). Es decir, en ningún momento se establecen que serán crecientes, sino que no pueden ser menores a los 548.8 millones de dólares que proporciona el actual Canal.

Un tercer argumento de la ACP consiste en señalar que en un "escenario conservador", los aportes acumulados del Canal al Tesoro Nacional durante el periodo de construcción totalizarán cerca de B/.6,191 millones, y durante los primeros 11 años de operación del tercer juego de esclusas serán de aproximadamente B/.30,705 millones. De llevarse a cabo una política de aumento de peajes "menos conservadora", como sería, por ejemplo, un aumento del 8% al año durante los primeros 5 años del proyecto, las necesidades de financiamiento externo, de tipo

interino, para cubrir el periodo pico durante la construcción, serían de aproximadamente B/.1,500 millones.

Nuevamente la ACP vuelve a mentir, pues conscientes están que el incremento de peajes tiene un limite frente a lo que han denominado la competencia inmediata (Canal de Suez y el corredor terrestre de los Estados Unidos), así como por parte de los países usuarios de iberoamérica, principalmente Chile (cuarto usuario del Canal), Ecuador y Perú, que incluso en ocasiones anteriores amenazaron con represalias comerciales y con quejarse ante la OMC debido a los incrementos de peajes por parte de la ACP-Panamá. Tal como se demostró, anteriormente, una ruta más cara se torna menos competitiva; el incremento de peajes del Canal de Panamá encuentra su cuello de botella en el año 2009 frente al Canal de Suez, sólo con incrementar los peajes en 5.5%, en mucho menor tiempo si se aumenta a 8% tal como insinúan en el llamado "escenario menos conservador".

Finalmente, es necesario tener presente que si uno de los supuestos de la ACP no se presenta (captación de 3% de la carga, aumento de peajes de 3.5%, inflación de 2%, costo total de la obra de 5,250 millones de dólares, construcción de la obra en 7 años, entre otros), el proyecto ya no es viable, lo que significa que no tendríamos los recursos para hacerle frente a la inversión y mucho menos para entregar excedentes al Tesoro nacional.

VIII. POR UN CANAL AL SERVICIO DE NUESTRO DESARROLLO ECONÒMICO Y SOCIAL

A. El Proyecto de Desarrollo Económico y Social

Tenemos que tener claro que la situación actual por la que atraviesa nuestro país no es un problema coyuntural; es decir, no se trata de una simple desaceleración económica, tal como lo dibujan los gobernantes y empresarios. Es un problema de orden estructural, que necesariamente pone en el tapete el modelo económico que se viene ejecutando por más de 25 años, el neoliberalismo y la forma de crecimiento centrada en la prestación de servicios.

Siendo así, las causas de la actual situación económica, la encontramos en:

- La dramática **concentración de la riqueza**.
- La desigualdad en la distribución de la riqueza explica la **contracción progresiva de la demanda** (poder adquisitivo de las personas).
- La política de liberalización del mercado ha potenciado las importaciones dada la alta propensión a importar de la economía panameña, con lo cual se **reduce el efecto multiplicador del gasto**.
- Los **altos niveles de desempleo abierto** y de **subempleo** amenazan con convertirse en una grave recesión. A ello hay que añadir la **baja calidad del empleo**.
- Las características de la estructura económica panameña, también constituyen un estímulo al **consumo improductivo del excedente** que genera la economía, produciendo un alto consumo suntuario de los sectores de mayores ingresos. Esto hace que el ahorro sea significativamente menor al excedente generado, limitándose las capacidades de inversión productiva.
- Hay que añadir la alta propensión a importar, el pago al servicio de la deuda externa; las transferencias netas de utilidades al exterior, los déficit fiscales y los altos niveles de desempleo y subempleo; ello configura un **cuadro dramático del estado del ahorro interno**.

Esto nos obliga a realizar profundas transformaciones dirigidas a detener el modelo económico neoliberal, en la medida que este constituye la causa primordial de la crisis económica. Se requiere levantar un **Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social**, conducente a desarrollar un proyecto económico que promueva la equidad.

El proyecto económico se refiere a una determinada forma de funcionamiento del sistema económico, la cual define actividades económicas fundamentales que son las que caracterizan dicho proyecto. Estas actividades económicas deben ser establecidas en función del propósito que persigue el sistema económico.

El proceso económico se organiza en función de satisfacer las necesidades materiales humanas, lo cual supone haberlas definido. Sólo después de haber precisado estas necesidades es que los seres humanos se pueden organizar para satisfacerlas.

De manera que el propósito general del proceso económico está referido al conjunto de la sociedad y corresponde a la satisfacción de las necesidades materiales del ser humano, las cuales son crecientes en el tiempo.

Establecidas las necesidades a satisfacer (alimentación, vivienda, vestuario, salud, educación, etc.), se tendría que precisar la escala que debe ser satisfecha para así definir el énfasis de los sectores económicos. Sólo entonces tendríamos el conjunto de los productos específicos, y en consecuencia, de los procesos de trabajo, cuyas prioridades determinan las actividades económicas más importantes del proyecto económico.

En consecuencia, la definición del proyecto económico no debe ser arbitraria ni coyuntural, sino que supone un proceso sistemático de elaboración, para que el proyecto tenga relación con el propósito general del proceso económico.

Requiere de la definición de los siguientes elementos, en orden de prioridad, según Fernando Manfredo:

1. Consensuar el objetivo nacional.
2. Acordar los antecedentes sobre los sectores productivos y sociales (establecer las deficiencias de cada sector).
3. Acordar las metas de corto, mediano y largo plazo.
4. Establecer un acuerdo en cuanto a las políticas (definir las líneas para la acción, las cuales deben caracterizarse por ser flexibles de forma tal que permita ajustarlas en situaciones cambiantes).
5. Elaborar los programas en base a prioridades y realidades presupuestarias.
6. Definir las herramientas para revisiones periódicas (plan de monitoreo y seguimiento).
7. Establecer los mecanismos de retroalimentación.

Un plan nacional de desarrollo es incompatible con los peculados, la corrupción, los beneficios personales, etc.

Bajo estas consideraciones y ante la severa crisis económica que vive Panamá, la cual tiene raíces estructurales, es decir, producto del orden capitalista, y ante la política neoliberal, que pregona la máxima ganancia, las contradicciones propias del sistema afloran aún más, haciendo cada vez más evidente la necesidad de construir un plan nacional de desarrollo económico y social. Los ejes centrales de este plan estarían marcados por:

Problema de la Nación Panameña	Problema del ajuste estructural neoliberal.	Problema de la democracia y los derechos humanos.
1. Defensa de la soberanía 2. Uso de las áreas revertidas y el Canal de Panamá.	1. Medidas de la Política Económica Neoliberal. 2. Desempleo 3. Pobreza 4. Producción 5. Tenencia de la Tierra 6. Desarrollo Económico 7. Distribución de la riqueza. 8. Política de Sector Externo.	1. Corrupción estatal. 2. Respeto al derecho a una vida decorosa. 3. Reconocimientos de los derechos económicos, sociales y ambientales (DESCA). 4. Respeto a los pueblos indígenas y afrodescendientes. 5. Equidad de género 6. Derecho de organización.

Se trata de impulsar un modelo de desarrollo como alternativa a la antipopular y antinacional política neoliberal. Se trata de construir un Plan de Desarrollo Económico de carácter democrático, popular y nacional.

Popular**,** porque toma en cuenta los intereses de los sectores populares; que hace participe a los sectores populares en los mecanismos de decisión, seguimiento y control; que impulsa el respeto a las organizaciones populares. Democrático, porque impulsa la apertura política; reconoce la participación de las diversas organizaciones en la toma de decisiones; el respeto a los derechos humanos. Nacional, en la medida que impulsa un proyecto de desarrollo económico integral, que mira por los intereses de la nación panameña; que lucha por alcanzar la plena soberanía nacional; que integra todas las regiones del país; y la autodeterminación.

En este sentido, el orden adecuado es inventariar todos los recursos con que cuenta el país, analizar sus potencialidades y priorizar su uso en función de los intereses de las grandes mayorías del país. Esto significa, que el Canal de Panamá, siendo uno de sus principales activos, debe potenciarse en función del interés nacional y popular y no de los intereses foráneos y de la cúpula de poder local.

El Plan de Desarrollo Económico y Social, tiene que estar en función de los intereses del pueblo. Tiene que producir una estrategia para satisfacer los intereses populares. Sin embargo, los gobiernos y empresarios y sus aliados rechazan toda posibilidad de explicitar un "Plan" con una estrategia bien definida.

Debemos recordar, que hasta los primeros días del mes de agosto del año en curso, el Presidente Martín Torrijos, esgrimió la tesis que la construcción del Plan de Desarrollo, sería después de celebrado el referéndum sobre el proyecto de ampliación del Canal (ver declaraciones en medios de comunicación social). El día miércoles 16 de agosto, el Presidente anuncia a la comunidad nacional, que se crea una estructura para dar inicios a la discusión del mismo ¿Qué hizo cambiar la posición del Presidente? No cabe duda, la gigantesca marea roja del NO, en los diversos sectores sociales y geográficos del país se presenta una voz común, rechazo al “proyecto de la danza de los millones”, que pretende imponernos el gobierno y la ACP.

Sin ningún respaldo, carentes de entusiasmo, el gobierno instaló una "comisión" dirigida a elaborar lo que demagógicamente pretenden vender como plan de desarrollo.

Ahora nos hablan de nuevos **Diálogos de Yo con Yo,** con los mismos protagonistas del **Pacto de Gamboa** que se burlaron de las aspiraciones del pueblo en el tema de la Seguridad Social, así como en el pasado lo hicieron en relación a las reformas tributarias, la Educación, las reformas al Código de Trabajo, etc.

Pero la historia inmediata de nuestra nación es prueba evidente de la demagogia de los sectores de poder económico, sus gobiernos y adeptos. Tenemos que recordar que cada vez que han pretendido imponer sus intereses de clases han acudido a las falsas mesas de dialogo y sus consecuentes documentos que duermen el sueño externo, engavetados como prueba de la burla y el menosprecio con que tratan a las grandes mayorías marginadas de este país. Hagamos un recuento, de los últimos 36 años[29]:

- 1970: Estrategia para el Desarrollo Nacional;
- 1976: Plan Nacional de Desarrollo 1976 – 1980;
- 1990: Estrategia Nacional de Desarrollo y Modernización Económica. Políticas para la Recuperación, el crecimiento sostenido y la creación de empleos;
- 1991: Programa de Desarrollo y Modernización de la Economía;
- 1995: Programa de Políticas Públicas para el Desarrollo Integral. Desarrollo Social con Eficiencia Económica;
- 1997: Visión Nacional 20-20;
- 2000: Plan de Desarrollo Económico-Social y Financiero con Inversión en Capital Humano;
- 2006: Pobreza y Desigualdad en Panamá. La Equidad: un Reto Impostergable.

De estos documentos, los de 1970 y 1976, tenemos que entenderlos como una estrategia de modernización de la inserción de Panamá a la economía mundial capitalista; es decir, responden a los intereses de la economía mundial y de los grupos de poder económico local vinculados al capital internacional y no a los requerimientos de los sectores internos y del capital productivo (salvo el caso de la actividad azucarera que se enmarca en la lógica de la eliminación de la cuota azucarera cubana por parte de los Estados Unidos). Realmente los identificados de 1990 a 2006 se enmarcan en la figura de Planes de Gobierno, y no en un Plan Nacional de desarrollo Económico y Social; sus expectativas son de mediano plazo (5 años), y todos mantienen como debilidad técnica la no correspondencia entre objetivos a alcanzar y medidas e instrumentos a aplicar. Además, ninguno de ellos rompe con la lógica excluyente del modelo neoliberal, esto explica porque en los últimos 15 años en nuestro país la concentración de la riqueza se acentúa más.

Por el otro lado, existe un conjunto de Planes y Proyectos que se han promulgado en coyunturas concretas a fin de imponer algunas de las medidas neoliberales adversas a los intereses de los sectores empobrecidos del país. Entre ellos:

- *Planteamiento del Sector Privado para una Política Socio-Económica Nacional-CoNEP* (1970).
- *Reflexiones Cristianas para el Desarrollo de Panamá con prioridad en los pobres. Hacia una Economía más Humana – Grupo de El Valle de Mons. Mac Grath (1985).*
- Planes y Programas derivados de los Encuentros Nacionales Unidad y Desarrollo Humano: *Bambito I*, *Bambito II*, *Bambito III*.
- Encuentros *Coronado I*, *Coronado II*, *Coronado III* y *Coronado IV.*

Además, los Planes y Programas de Desarrollo por Sectores, i.e: *Plan Veraguas; Guía de Acción para el Desarrollo Económico y Social de la Provincia* (1968); *Plan Nacional Mujer y Desarrollo 1994-2000*, *Plan de Desarrollo de los Pueblos Indígenas; Estrategia de Desarrollo de la Fundación del Trabajo; Plan Nacional contra la Violencia Intrafamiliar; Plan Nacional Niñez y Juventud*, etc.

El fracaso de tales planes, programas, visiones, proyectos, estrategias, es elocuente: los crecientes niveles de pobreza (más del 60% de la población), la exclusión aumenta, las desigualdades aumentan.

¿Por qué han fracasado?, evidentemente porque ninguno de estos Planes, ha conllevado una verdadera participación de los diversos sectores del país; ninguno ha estado alejado de los intereses de los grupos de poder económico; todos han respondido a la lógica de la acumulación de capital y en los últimos años a la máxima ganancia que impone la globalización neoliberal; en muchos casos han sido gestados como mecanismos de distracción a las demandas populares y para imponer medidas antipopulares. No han coexistido los consensos ni los recursos capaces de impulsarlos.

C. El Uso del Excedente Canalero

Según cifras gubernamentales (ENV 2003), se estima que el esfuerzo redistributivo mínimo para erradicar la Pobreza Total en Panamá significaría transferir directamente a los pobres el 3.6% del Producto Interno Bruto, o sea B/.445 millones anuales, para que esta población tenga acceso al valor de la línea de pobreza general. De otra parte, para que las personas en condición de pobreza extrema pasen a la condición de pobres no extremos, el esfuerzo redistributivo mínimo sería del orden de B/.104 millones de Balboas anuales, con lo cual este grupo de personas tendría un nivel de consumo anual igual al valor de la canasta mínima de alimentos.

Si tomamos en consideración estas cifras, sólo con la danza de los millones registrada en publicidad para la aprobación del proyecto de ampliación del Canal, en el año 2005 se habría podido dar otra condición de vida a la población pobre del país.

Llos excedentes del Canal de Panamá deben utilizarse para impulsar una estrategia tendiente a asumir la deuda social que se tiene con más del 60% de la población

panameña, que está marginada, excluida, vulnerada, que apenas logra sobrevivir. Esto significa un Canal al servicio de los panameños(as) y no de la plataforma transnacional de servicios (terciarización de la economía) que enriquece a unos cuantos y empobrece a las mayorías.

FRENADESO, en esta vía, propone un proceso donde las comunidades puedan levantar ese inventario de necesidades, priorizar los problemas y asignar los recursos que permitan dar respuestas ahora a los apremiantes problemas sociales.

Como referente de ello, está el asumir la deuda social con los excedentes que genera el Canal.

DEUDA SOCIAL	
SALUD	• Construir y equipar centros de salud • Construir centros especializados para la atención de la población discapacitada • Nombramiento de personal de salud • Abastecimiento de medicamentos • Saneamiento de la Bahía
EDUCACIÓN	• Construcción t reparación de aulas de clases • Establecer sistema de informática en todos los colegios del país • Construir y equipar las bibliotecas. • Nombrar maestros y profesores para los nuevos colegios. • Otorgar la permanencia laboral a todos los educadores • Poner a funcionar los comedores escolares de los colegios
VIVIENDA	• Construcción de viviendas (déficit habitacional) • Centros deportivos y de recreación social.
INFRAESTRUCTURA	• Luminarias • Reparación de calles y veredas • Puentes peatonales • Puentes vehículares
SERVICIOS BÁSICOS	• Construcción de acueducto para brindar el servicio de agua potable a las 200 mil personas que en la ciudad de Panamá no tienen acceso al mismo. • Construcción de acueductos en el área rural que permita cubrir las necesidades de agua potable del 20% de la población del área rural que carece del vital líquido. • Construcción de alcantarillados
SECTOR PRODUCTIVO	• Otorgamiento de créditos a los micro y pequeños empresarios • Sistema de riego rural • Apoyo al sistema de comercialización campesina • Promoción de la agricultura sostenible • Crédito a los pequeños artesanos

Por ello, nuestra **Campaña Patriótica: Por un Canal al Servicio de Nuestro Desarrollo Económico y Social**, está enmarcada en la defensa de los derechos ciudadanos, y en los reclamos porque los recursos del Canal estén a disposición inmediata del pueblo y no de intereses foráneos y de la oligarquía criolla. Contamos con

recursos para hacerle frente a la deuda social. Los excedentes que nos rinde anualmente nuestro Canal, es uno de los principales.

Nuestra propuesta se sustentan en el ingreso que debe percibir el Estado panameño (ingresos por excedente y por tonelaje), provenientes del Canal de Panamá, en base a un programa de modernización de la vía como se demuestra en el cuadro siguiente:

APORTES AL TESORO NACIONAL POR EL CANAL DE PANAMÁ MODERNIZADO (2007-2014)
(Millones de Dólares)

AÑOS (a)	INGRESOS NETOS (b)	INVERSIÓN EN MODERNIZACIÓN (c)	b - c (d)	14% CONTINGENCIA - RESERVAS (e)	d - e EXCEDENTE (f)	TONELAJE (g)	APORTE AL TESORO (h)
2007	649	131	518	72.5	445.5	293	**738.7**
2008	708	127	581	81.3	499.7	301	**800.2**
2009	772	90	682	95.5	586.5	308	**894.6**
2010	841	107	734	102.8	631.2	316	**947.0**
2011	915	90	825	115.5	709.5	324	**1033.2**
2012	994	92	902	126.3	775.7	332	**1107.5**
2013	1080	94	986	138.0	848.0	340	**1188.0**
2014	1172	96	1076	150.6	925.4	349	**1273.9**
TOTAL	**7131**	**827**	**6304**	**882.6**	**5421.4**	**2561.68635**	**7983.1**

Observación: Ingresos Netos asumiendo crecimiento de peajes a precios corrientes de 4% (Peajes reales de 2% + 2% de Inflación). Se asume un aumento de la carga de 2.5%; costos de operación del 2%. Recientemente la ACP cambio el pago de tonelada de 0.75 centavos a 1.00 balboa para dar la imagen de que el Canal incrementará su aporte a fin de promover la ampliación
.

Proyectamos estos ingresos en función de un ligero crecimiento de peajes y carga, dada la continuidad de la política de modernización del Canal. Con estos recursos se podría financiar un proceso de ocho años (mismos programados para el proyecto de construcción del tercer juego de esclusas), con énfasis especial en la atención de la deuda social, generando empleos de calidad, con las siguientes obras de interés para la población panameña:

USO DEL EXCEDENTE CANALERO PARA CUBRIR DEUDA SOCIAL

ÁREA	AÑO 1	AÑO 2	AÑO 3	AÑO 4	AÑO 5	AÑO 6	AÑO 7	AÑO 8	TOTAL
Educación									
Construcción y Equipamiento de 1,000 aulas (a)	298,750.00	298,750.00	298,750.00	298,750.00	298,750.00	298,750.00	298,750.00	298,750.00	2,390,000.00
Construcción y Equipamiento de 100 Escuelas (b)	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	6,000,000.00
Construcción y Equipamiento de 45 Colegios (c)	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	3,000,000.00	13,500,000.00
Laboratorio de Informática (2,000 Escuelas) (d)	9,735,625.00	9,735,625.00	9,735,625.00	9,735,625.00	9,735,625.00	9,735,625.00	9,735,625.00	9,735,625.00	77,785,000.00
aboratorio de Informática (170 Colegios) (d)	778,840.00	778,840.00	778,840.00	778,840.00	778,840.00	778,840.00	778,840.00	1,168,275.00	6,620,155.00
40 Internados (e)	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	250,000.00	2,000,000.00
Construcción y Equipamiento de Bibliotecas en Escuelas (1000) (f)	875,000.00	875,000.00	875,000.00	875,000.00	875,000.00	875,000.00	875,000.00	875,000.00	7,000,000.00
Construcción de Gimnasios (160) (g)	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	600,000.00	4,800,000.00
Becas	18,125,000.00	18,125,000.00	18,125,000.00	18,125,000.00	18,125,000.00	18,125,000.00	18,125,000.00	18,125,000.00	145,000,000.00
Salud									
Construcción y Equipamiento de 80 Centros de Salud (i)	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	40,000,000.00
Construcción de 9 hospitales (j)	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	3,000,000.00	13,500,000.00
Vivienda									
Construcción de Vivienda (80% del déficit habitacional) (k)	285,000,000.00	285,000,000.00	285,000,000.00	285,000,000.00	285,000,000.00	285,000,000.00	285,000,000.00	285,000,000.00	2,280,000,000.00
Servicios Básicos									
800 Sistemas de Acueductos	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	1,000,000.00	8,000,000.00
Alcantarillados				7,000,000.00	7,000,000.00	7,000,000.00	7,000,000.00	7,000,000.00	35,000,000.00
3000 Luminarias (l)	450,000.00	450,000.00	450,000.00	450,000.00	450,000.00	450,000.00	450,000.00	450,000.00	3,600,000.00
Sector Productivo									
12,000 Microcrédito	15,000,000.00	15,000,000.00	15,000,000.00	15,000,000.00	15,000,000.00	15,000,000.00	15,000,000.00	15,000,000.00	120,000,000.00
200 Sistema de Riego Rural	7,500,000.00	7,500,000.00	7,500,000.00	7,500,000.00	7,500,000.00	7,500,000.00	7,500,000.00	7,500,000.00	60,000,000.00
Capacitación a Pequeños y Medianos Productores	157,500.00	157,500.00	157,500.00	157,500.00	157,500.00	157,500.00	157,500.00	157,500.00	1,260,000.00
Asistencia Técnica	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	18,000,000.00	144,000,000.00
Ambiente									
Saneamiento de la Bahía									
Otras Inversiones Sociales									
5 Centros Penitenciarios				500,000.00	500,000.00	500,000.00	500,000.00	500,000.00	2,500,000.00
9 Centros Deportivos				150,000.00	300,000.00	300,000.00	300,000.00	300,000.00	1,350,000.00
5 Centros de Rehabilitación de Discapacitados				1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	1,500,000.00	7,500,000.00
10 Puentes Peatonales				150,000.00	150,000.00	150,000.00	150,000.00	150,000.00	750,000.00
Caminos de Penetración	2,500.000.00	2,500.000.00	2,500.000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	5,000,000.00	32,500,000.00
50 Jueces y Funcionarios Judiciales	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	1,200,000.00	9,600,000.00
TOTAL	**367570715.00**	**367570715.00**	**367570715.00**	**381870715.00**	**382020715.00**	**382020715.00**	**382620715.00**	**386010150.00**	**3,024,755155.00**
Salario Anual	**466584612.00**	**466584612.00**	**466584612.00**	**477677148.00**	**477677148.00**	**477677148.00**	**477677148.00**	**480789348.00**	
GRAN TOTAL	**834155327.00**	**834155327.00**	**834155327.00**	**859547863.00**	**859697863.00**	**859697863.00**	**860297863.00**	**866799498.00**	

El resultado de esta inversión, podría gestar un proceso sostenido de contratación de fuerza de trabajo, con estabilidad laboral, que permitiría dinamizar el mercado interno, dada la capacidad de consumo (demanda agregada) que se colocaría en esta población. En términos generales estaríamos hablando de aproximadamente 8,000 empleos anuales.

EMPLEOS GENERADOS CON EL USO DEL EXCEDENTE PARA LA ATENCIÓN DE LA DEUDA SOCIAL

Profesión	Empleos (a)
Trabajadores de la Construcción	39,613
Educadores (b)	14,160
Personal de Salud (c)	3,030
Personal Administrativo (d)	2,164
Jueces y Funcionarios Judiciales	400
Trabajadores Agrícolas	1,600
Otros Empleos (e)	2,500
TOTAL	**63,467**

(a) Un promedio de 7,933 empleos anuales durante 8 años.
(b) Comprende maestros y profesores para los nuevos planteles, así como profesores de informática
(c) Se refiere a médicos, odontólogos, enfermeras y auxiliares.
(d) Incluye secretarias, contadores, personal de mantenimiento, celador.
(e) Comprende bibliotecarias, custodios, conductores, electricistas, entre otros.

En conclusión, nuestra propuesta patriótica permite atender directamente la deuda social, generar empleos de calidad, a respaldar a los micro y pequeños productores, reactivar mercado interno sin endeudamiento; aunado ello, mantener los niveles de inversión para la modernización del Canal. Es decir, que confronta con verdaderas medidas de política económica la pobreza, y no con paliativos asistencialistas que lo que hacen es crear y recrear más pobreza. Que pone al Canal de Panamá en función de nuestras necesidades nacionales y no de las corporaciones navieras y el gran capital comercial y financiero.

Se trata de todo un proceso que propende al bienestar humano, hacia el desarrollo económico y social de los panameños y panameñas, **PORQUE OTRO PANAMA ES POSIBLE.**

VII. POSICIÒN DE FRENADESO FRENTE AL REFERENDUM

Del análisis y estudio del equipo técnico y de la dirigencia de FRENADESO hemos concluido que la propuesta de la ACP, del Gobierno y del conjunto de la clase dominante es nefasta para la sociedad panameña y hace peligrar nuestro futuro como nación al hipotecar el Canal y nuestro principal recurso.

Convocamos al pueblo a **VOTAR NO** en el Referéndum por las siguientes razones:

- Porque es un proyecto de **alto riesgo**.
- Porque han mentido acerca del **costo real** del proyecto
- Porque la ACP ha mentido sobre las cifras de **empleos**.
- Porque se agravará el problema del **Agua** para uso de la población.
- Porque produce **endeudamiento**.
- Porque **no se ha demostrado su necesidad** en este momento.
- Porque es **peligroso para el ecosistema**.
- Porque **afecta a comunidades**.
- Porque **destruye patrimonio arqueológico y cultural**.
- Porque **sacrifica recursos indispensables**, listos para usarse ya en solucionar nuestros problemas más álgidos: pobreza, desempleo, desnutrición, bajos salarios, vivienda, salud, educación, transporte, para renacionalizar las empresas privatizadas, sanear la Bahía de Panamá, instalar sistemas eficientes de acueductos y alcantarillas y resolver el problema energético.
- Porque **es mentira que el Canal quedará obsoleto**.
- Porque **sólo se favorece los intereses de un puñado de millonarios**.
- Porque van a privatizar ahora el Megapuerto.
- Porque quedará hipotecado el Canal y el futuro de varias generaciones.
- Porque a la larga **corremos el peligro de que el Canal pueda ser privatizado** y, lo que es peor, que deje de ser panameño.
- Porque **aprobarlo sería darle un cheque en blanco** a la privilegiada cúpula de la ACP y al Gobierno del PRD, por una cifra mayor que los supuestos 5,250 millones,.

Campaña Patriótica por un Canal al Servicio de Nuestro Desarrollo Económico y Social.

En el Referéndum no sólo se decidirá sobre el proyecto de ampliación del Canal del Gobierno y de la ACP que ha sido totalmente tomada por el PRD.

Estaremos asistiendo a la confrontación de dos visiones de sociedad. La de FRENADESO y las mayorías marginadas y depauperadas que creen que **Otro Panamá es Posible**, que los cambios para romper con el modelo actual no son sólo necesarios sino urgentes e inevitables. Que lucha por transformar esta sociedad en una sociedad humana, justa, democrática y solidaria.

Y, por el otro lado, los que insisten en este modelo oligárquico neoliberal generador de desigualdades, pobreza, corrupción, injusticia, exclusión e inequidades.

Será la lucha de los desposeídos y patriotas que creemos que las utilidades del canal deben dirigirse a atender los problemas y necesidades de la población más pobre; y no para invertirse en un negociado que beneficiará a las mismas familias, a la misma rosca, que desde la fundación de la República se han convertido en **"los dueños de Panamá"** y que, a pesar de oponerse siempre a la lucha del pueblo por la soberanía y contra la presencia militar norteamericana, tienen secuestrado nuestro principal bien para sus propios intereses y de las compañías navieras, además de favorecer la estrategia guerrerista de Washington.

Por ello, nuestra **Campaña Patriótica Por un Canal al Servicio de Nuestro Desarrollo Económico y Social**, está enmarcada en la defensa de los más elementales derechos ciudadanos, y en los reclamos que los recursos del Canal estén a disposición inmediata del pueblo y no de intereses foráneos y de la oligarquía criolla.

Aspiramos con esta campaña recorrer todo el país, tocar cada hogar panameño con nuestro mensaje de esperanza de que **Otro Panamá es Posible**, hacer conciencia sobre los riesgos e implicaciones de la propuesta gubernamental y de la clase dominante; denunciar los intereses tras el proyecto de ampliación y contribuir a la organización y lucha de los sectores populares.

Exigimos de las autoridades electorales un proceso limpio y transparente. Demandamos un debate amplio y democrático en igualdad de condiciones de acceso a los medios de comunicación, incluyendo debates televisivos en cadena nacional. Recursos por igual para ambas posturas.

La ACP anunció que invertiría (y lo ha cumplido) un millón de dólares en publicidad. Todos sabemos que los medios que se benefician, son los mismos que han montado un cerco informativo contra FRENADESO. Además, los partidos políticos en contubernio por el Sí, también se aprestan a hacer derroche de dinero gracias al subsidio electoral que reciben.

FRENADESO insiste en que los que promovemos el NO tengamos los mismos derechos, garantías y condiciones que los partidarios del Sí. De lo contrario no habrá debate y seguirá la campaña de manipulación. En tal caso podríamos estar ante un fraude de implicaciones mayúsculas e imprevisibles.

La verdad nos hará libres. Por eso no tememos a los debates de cara al pueblo, a diferencia del Gobierno y la cúpula de la ACP.

Hemos ido, con nuestros escasos recursos económicos, a la campiña, a las comarcas, a las comunidades de esos lugares pobres, marginados y apartados con nuestro mensaje de esperanza y lucha para quienes el Canal siempre ha sido ajeno y distante. Iremos a las comunidades ubicadas a escasos kilómetros de la vía acuática, donde jamás se ha sentido el efecto de los dividendos de la actividad canalera de la que siguen usufructuando unos pocos.

Esta es una campaña del pueblo, que ha contado con la solidaridad y el apoyo económico de los hombres y mujeres honestos y de buena voluntad.

Hemos realizadoun llamado amplio a participar de los grupos de divulgación y propaganda. A inscribirse cromo jurados de mesa y a estar vigilantes frente a los escrutinios. Vamos a defender el voto conciente, patriótico y popular de los ciudadanos panameños.

En esta campaña todo aquel que ame nuestra Patria, tiene cabida. Es una campaña de todos, con todos y para todos los hombres y mujeres honestos y de buena voluntad. ¡La Victoria del NO patriótico, conciente y popular será de todos y para todos los panameños!

El Canal es nuestro gracias al sacrificio de nuestros héroes y mártires y no permitiremos que se pierda en una aventura que sólo busca enriquecer más a la oligarquía.

Sólo a la oligarquía y a este Gobierno incapaz y entreguista se le ocurre negarle el pan a los niños hambrientos, desatender la salud, educación y otras necesidades del pueblo, para comprometer los recursos canaleros en impulsar un proyecto mentiroso y engañoso que es, además, un escandaloso negociado de unos cuantos bribones. Estamos ante la posibilidad del robo y de la estafa del siglo. Sostenemos que estos recursos pueden y deben utilizarse de inmediato para satisfacer las más sentidas necesidades y demandas de los sectores más desprotegidos de la población.

Con esta campaña estaremos diciendo BASTA YA de tanto abuso y atropello contra el pueblo. BASTA YA de tanta injusticia. BASTA YA de tanta corrupción.

Con nuestro voto diremos: **No más mentiras, No más engaños**, No más demagogia, No más chantaje, No más falsas promesas de políticos corruptos, No más negociados, No más danza de millones para los ricos. **¡AHORA LE TOCA AL PUEBLO!**



¡Sin Luchas No hay Victorias!

Panamá, septiembre 2006.

ANEXO
NEOLIBERALISMO Y DEUDA SOCIAL

A. La Política Económica Neoliberal

A partir de 1976 las Instituciones Financieras Internacionales (IFI´s), iniciaron un proceso dirigido a que Panamá asumiera el Programa de Ajuste Estructural (PAE)[30].

Desde finales de la década del setenta se empieza a hablar del agotamiento del modelo económico ejecutado por el gobierno panameño, "Modelo Transnacional de Servicios"[31], el cual requería de grandes fondos económicos para su desarrollo, lo que va generando un proceso de endeudamiento.

Este "agotamiento" del modelo de servicios transnacionales, conduce a que en Panamá se firme en 1979 un primer compromiso con las IFI´s; así se pacto un primer "Santd By" (Préstamo Condicionado: "te presto pero a cambio que cumplas las medidas de ajuste y estabilización económica").

A partir de 1982 se agudiza a nivel mundial la crisis económica, ante el problema de pago de la deuda externa. Países como México declaran su incapacidad de pago. Las IFI´s cierran puertas frente a América Latina, expresando "pago de la deuda y medidas de ajuste, como condición para seguir recibiendo financiamiento de ese organismo internacional".

Panamá, no escapa a esta realidad. Así, el gobierno panameño ante las exigencias de las IFI´s firma algunos acuerdos con estos organismos. En 1982 el segundo Stand By con el FMI; en 1983 el primer préstamo de ajuste estructural (SAL I) con el Banco Mundial (BM); y en 1985 dos Cartas de Intenciones (con el Fondo Monetario Internacional (FMI) en mayo y con el BM en agosto), así como un segundo préstamo de ajuste estructural con el BM (SAL II). Con estos programas, el gobierno se comprometió a cumplir una serie de condiciones con el propósito fundamental de hacerle frente al pago de la deuda externa.

PANAMÁ: POLÍTICA ECONÓMICA DE ESTABILIZACIÓN Y AJUSTE
(1979-1989)

<table>
<tr><th>ACUERDOS</th><th>MEDIDAS</th></tr>
<tr><td>1979: Primer Stand By con el FMI</td><td rowspan="4">• Disminución déficit fiscal
• Redefinición del papel del Estado
• Disminución de demanda de créditos externos
• Proceso de liberalización de la economía
• Modificación del sistema de cuotas por aranceles
• Eliminación de controles de precios
• Reformas a las leyes: laborales, agropecuaria, industrial, pequeña empresa.</td></tr>
<tr><td>1982: Segundo Stand By con el FMI</td></tr>
<tr><td>1983: Primer préstamo de ajuste estructural con el BM (SAL I)</td></tr>
<tr><td>1985: Cartas de Intenciones (con el FMI en mayo y con el BM en agosto), y Segundo Préstamo de Ajuste Estructural con el BM (SAL II).</td></tr>
<tr><td>1987-1989: Sanciones y Medidas Económicas</td><td><u>Sanciones de los Estados Unidos</u>
• Congelamiento de los fondos del BNP en Estados Unidos
• Suspensión de las obligaciones de las empresas norteamericanas (incluyendo la Comisión del Canal) al fisco panameño
• Suspensión de cuota azucarera
• Sanción contra el abanderamiento panameño de la flota mercante internacional

<u>Medidas del Gobierno</u>
• Contracción del gasto público
• Prolongación de los periodos de pago a los empleados públicos
• Despido indiscriminado de funcionarios públicos
• Leyes de guerra

<u>Medidas de la Empresa Privada</u>
• Acciones contra estabilidad laboral
• Despidos sin reconocimiento de prestaciones laborales
• Vacaciones forzadas y licencia sin sueldos
• Reducción de salario y pago en especie a los empleados
• No pago de contribuciones al fisco</td></tr>
</table>

Las medidas económicas implementadas a partir de 1984 profundizan las contradicciones sociales que el modelo económico de servicios transnacionales venía generando.

A medida que se va ejecutando la política de estabilización y ajuste de las IFI´s (Política Neoliberal), se va mermando la capacidad política con los diversos sectores de la sociedad panameña[32]. Este descontento, que se va haciendo cada vez más generalizado, va erosionando las bases de sustento del gobierno del PRD, con lo cual son cada vez más significativas las crisis políticas que tiene que enfrentar el mismo.

A finales de la década del ochenta se refleja la más grave y profunda crisis económica-social-política que vive el país. Da pie a la imposición de más medidas económicas

neoliberales y a la invasión norteamericana a nuestro país. Durante el periodo de las sanciones norteamericanas a Panamá, no se deja de aplicar los ajustes, por el contrario fue un marco propicio para profundizar algunas de sus medidas, tal es el caso de la flexibilización laboral.

El gobierno panameño que se instaura a raíz de la invasión norteamericana del 20 de diciembre de 1989, no rompe con la política económica neoliberal. Por el contrario, una de las principales metas que se impone a su arribo es lograr un acuerdo con las IFI´s, objetivo que alcanza a inicios de 1992. Dicho acuerdo recoge los compromisos suspendidos a raíz de la profundización de la crisis de 1987-89.

Igualmente, el gobierno de Ernesto Pérez Balladares se impone la tarea de seguir ejecutando las medidas de política neoliberal. En su momento corresponde la aceleración del proceso de privatización de empresas estatales (Empresas de electrificación, telecomunicación y puertos, entre los más importantes); la política de apertura económica a través del proceso de globalización neoliberal (incorporación de Panamá a la OMC); flexibilización laboral (Reformas al Código de trabajo y a la seguridad social).

Las políticas privatizadoras que impulsaron las IFI´s y ejecutó el gobierno de Pérez Balladares, muestran hasta el fondo la corrupción y el interés de los gobernantes por enriquecer al sistema corporativo con el que manejan diversas formas de reparto. En las crisis, los Estados actúan como portadores del reparto desigual y emergen como poderosas fuerzas al servicio de la clase dominante.

La política de privatizaciones de las empresas estatales responde a las exigencias de las Instituciones Financieras Internacionales, teniendo como únicos beneficiados de éstas a las corporativizaciones extranjeras y los empresarios panameños, que adquieren estas empresas a precios muy por debajo de su valor, además de que se les garantizan ganancias extraordinarias a través de los monopolios.

Las privatizaciones han mermado las contribuciones al Tesoro Nacional. En el Informe del Contralor del año 2000, se mencionaba que: “Se ha estimado que antes de las privatizaciones el Gobierno Central percibía ingresos por el orden de B/.225.7 millones. En el 2000 los ingresos fueron de 140.5 millones, incluyendo dividendos provenientes de las empresas eléctricas y Cable & Wireless y aportes directos al fisco correspondientes a ETESA, además se incluyen los intereses del Fondo Fiduciario de los recursos de las ventas, lo que da una pérdida anual para el Gobierno Central de 85.3 millones. / En el aporte al 2000 el peso específico lo tiene el Fondo Fiduciario con un valor de 91.9 millones. En consecuencia las empresas privatizadas están aportando apenas 39 millones contra los 225.7 que antes aportaban.” (CGRP: Informe del Contralor, 31 de diciembre de 2000).

INGRESOS NO TRIBUTARIOS:
Utilidades de Empresas Estatales
(En millones de dólares)

Empresas	1994	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
INTEL	115.8		9.6					
IRHE	5.0	18.9	36.6					
Cable & Wirelesse				34.3	20.6		(34.3)*	63.7
Empresas Eléctricas				38.4	14.8		45.9	57.9

* No hubo dividendos, se capitalizó.
Fuente: CGRP, Informe del Contralor.

Por otro lado, en el 2005 el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) informó que "Durante el año se dieron aportes por parte del Gobierno Nacional al Fondo de Estabilización Tarifaria por la suma de B/. 26.0 millones (B/. 5.0 millones el primer semestre y B/. 21.0 millones el segundo semestre) los que fueron transferidos de manera mensual a las Empresas de Distribución para contrarrestar el alza de las tarifas eléctricas a los clientes del servicio eléctrico." (MEF: Informe Económico Anual, 2005. Página 27).

Cabe preguntarse ¿retornan los fondos a manos de las empresas transnacionales? ¿Cuál es la utilidad para Panamá? **Indudablemente las privatizaciones constituyen otro de los grandes engaños de los gobiernos:** hoy pagamos más por los servicios, no hay mayor cobertura, ni es mejor la prestación del servicio, no han generado mayor nivel de empleo (por el contrario se redujo el número de puestos de trabajo) y el tesoro nacional recibe menos ingresos.

Durante el periodo de Mireya Moscoso, el neoliberalismo continuó imperando en la política económica panameña. Se trataba ahora de profundizar la globalización neoliberal a través de los proyectos impulsados por los Estados Unidos (ALCA; TLC y PP-P); de imponer la filosofía tributaria neoliberal "impuestos sobre el consumo" (Reforma Tributaria).

Los dos últimos años, bajo la administración de Martín Torrijos, el neoliberalismo sigue profundizándose. En el ámbito interno, la reforma tributaria que favorece un sistema impositivo de carácter regresivo (los asalariados asumen mayor carga tributaria que los empresarios); reforma a la seguridad social (Ley de la Muerte); reforma a la educación y salud (privatización). En el plano externo, se continua con la negociación de los TLC y del PP-P; así como el Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá.

Tal como queda establecido, desde 1979 la política económica en Panamá se rige bajo los principios neoliberales. Los resultados que arroja su implementación son contradictorios, puesto que si bien han generado crecimiento económico en algunas actividades económicas, por otro lado han deteriorado la base productiva del país e incrementado la inequidad social. Todo ello bajo la lógica de un creciente endeudamiento que condiciona

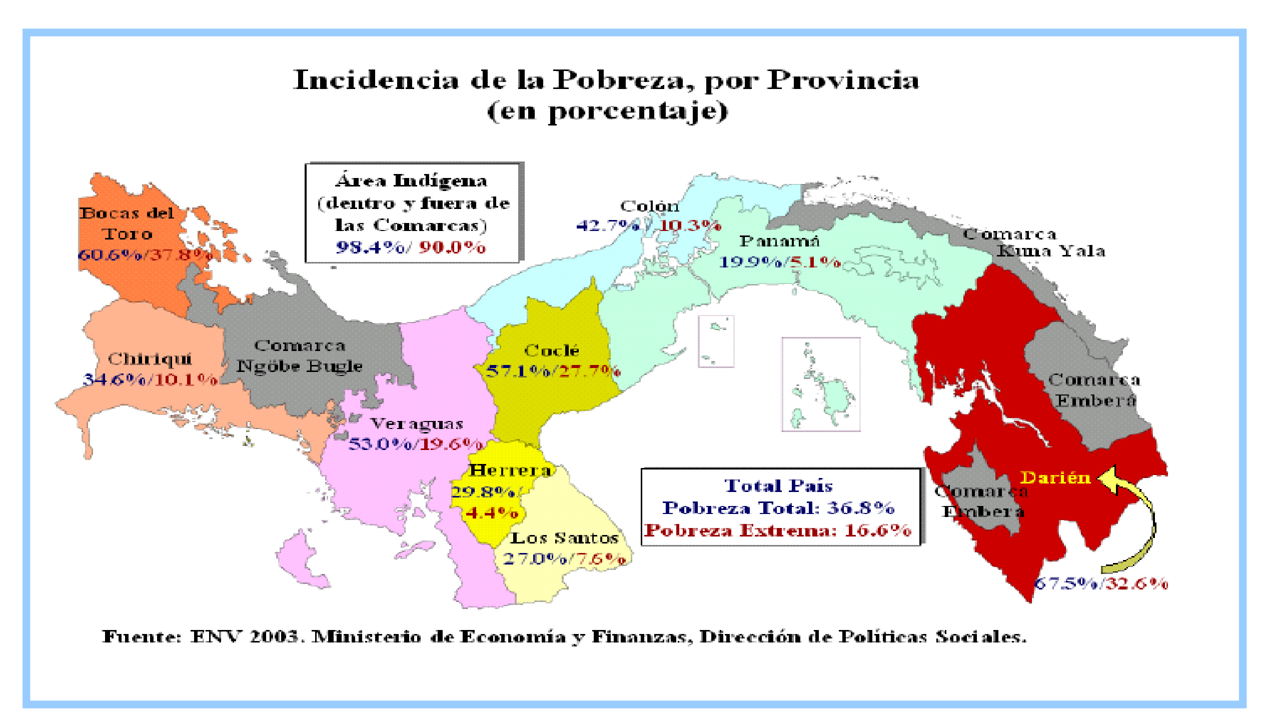
el 27% de nuestro presupuesto al pago del servicio de la deuda externa, y de un flagrante nivel de corrupción a nivel gubernamental y del sector privado.

B. La Deuda Social

La pregonada globalización neoliberal, que según sus adeptos, conduciría a elevar sustancialmente los niveles de vida, ha traído como resultado un mayor bienestar para un grupo más reducido de habitantes y ha sumido progresivamente a más personas en la miseria. La realidad panameña no es ajena a este escenario.

De los 3.2 millones de panameños, más de un millón se encuentran sumidos en la mayor pobreza; más de 150,000 están desempleados; 200,000 panameños ganan menos del salario mínimo; existe un déficit habitacional de 190,000 unidades; y como si fuera poco, producto de los recortes presupuestarios, mueren en los hospitales recién nacidos ante el bajo nivel de mantenimiento y seguridad de la infraestructura hospitalaria.

Entre 2000 y 2005 el tesoro nacional recibió de la ACP más de 2,200 millones de balboas, lo que representaría una relación promedio anual de 440 millones de balboas, lo que debió representar al menos 48.9 millones de balboas por año para cada provincia del país. Sin embargo, los niveles de pobreza y pobreza extrema[33] de las provincias del país son alarmantes. Cabe preguntarse, entonces **¿cuál fue el destino de estos millones?**



La deuda externa asciende a 7,885 millones de dólares y representa el 73.6% del total de la deuda pública; la deuda interna llegó a 2,763 millones de dólares (25.8%). Los principales acreedores de Panamá siguen siendo los tenedores de bonos globales, el BID, los bancos oficiales panameños, los tenedores de Notas del Tesoro y la Caja de Seguro Social. En el primer semestre de 2006, los intereses, comisiones y amortizaciones de la

deuda le costaron al país 1,978 millones de dólares. Este monto equivale a 29% del presupuesto público que se está ejecutando este año.

¿Cómo se justifica tanto endeudamiento? Según el Presidente, para cubrir obras sociales y atender a la población en pobreza extrema. Esta misma excusa se presenta para justificar el uso de los excedentes del Canal como para justificar el galopante endeudamiento.

Estas mentiras y engaños del gobierno del PRD son rechazados por los panameños, pues constituyen una nueva burla a las legitimas aspiraciones de los sectores pobres del campo y la ciudad. La población marginada del país aspira que la demagogia cese y se atienda la deuda social; que se brinden políticas no asistencialistas, sino de reales soluciones de trabajo que permitan satisfacer las necesidades de alimentación, salud, educación, vivienda y servicios básicos (luz, agua). La pregunta obligada ¿Qué hay tras las giras de los bonos del señor Presidente?



En este sentido, llama la atención como el gobierno desde el mes de marzo ha venido utilizando la entrega de "bonos sociales" para que la población emita opinión favorable al proyecto de ampliación del Canal. Pero lo más curioso, resulta que este rubro ha sido fuente de justificación de varias acciones del gobierno: donación por un monto de 644,600 balboas provenientes del Programa de Desarrollo de Recursos Humanos del Gobierno de Japón, que se enmarca en el "Programa de Red de Oportunidades" a través del Proyecto de Protección Social. Este aporte está asociado a una operación de préstamo por unos 75 millones de dólares para la "Red de Oportunidades[34]", de los cuales el Banco Mundial financiará 35 millones de dólares. Por otra parte, se asignaron 500 millones de dólares provenientes del Canal en un período de 10 años a los representantes de corregimiento, de los cuales este año se adelanta, sin la existencia de proyecto local alguno, una partida de 80 mil dólares para cada representante. De estas acciones puede deducirse que forman parte de la campaña del gobierno para que se apruebe el proyecto de ampliación.

En Panamá, según registra la Encuesta de Niveles de Vida 2003, hay 508,737 personas que viven en pobreza extrema. El "bono social", sólo comprende un monto de B/35.00, por un tiempo de 36 meses, con el ya conocido compromiso: que las madres de familias que lo reciban lleven a sus hijos al médico y a la escuela; aún cuando no logra cubrir siquiera el costo de alimentación. Es decir, el mismo se convierte en otro engaño a la población marginada del campo y la ciudad, su finalidad es política (búsqueda de la aprobación del proyecto canalero), y no genera oportunidad para un proceso de erradicación de la pobreza y pobreza extrema del país, por el contrario acentúa los patrones de inequidad social y de irrespeto a la dignidad.

Las preguntas razonables: ¿En que nos hemos endeudado? ¿En que se han invertido los impuestos que pagamos los asalariados? ¿Cuáles son las obras que han financiado los recursos provenientes del Canal? La realidad panameña demuestra que la deuda social sigue sin atender, la pobreza sigue aumentando. Según el último informe de UNICEF, la pobreza alcanza al 60% de la población panameña, y no el 40% como se estableció en el ENV 2003.

La realidad es concreta, las condiciones de vida del 60% de la población son cada vez más precarias. La deuda social sigue sin atender, a pesar de la danza de los millones.

En términos concretos, la insatisfacción de las necesidades sociales, se manifiesta en:

1. **Educación**

En **educación**, el nivel de alfabetismo es de 92.3% (97.4% en el área urbana y 83.3% en el área rural); sin embargo, sólo en cuatro de las nueve provincias el nivel de analfabetismo es inferior al promedio nacional que es del orden del 8%. En las comarcas indígenas el nivel de analfabetismo es alto, Kuna Ayala 38%, Emberá 33%, Ngöbe Bugle 44%. La escolaridad media en el país (población de 15 y más año) es de 8.6 grados, sin embargo en el área rural es tan sólo de 5.9 grados. La tasa de alfabetización femenina es de 91.4, no obstante, este promedio oculta las desigualdades nacionales respecto al área rural e indígena.

PROVINCIAS Y COMARCAS	% de Analfabetas 2002
Urbana	2.5
Rural	16.0
BOCAS DEL TORO	16.0
COCLÉ	5.7
COLÓN	3.5
CHIRIQUÍ	7.2
DARIÉN	22.3
HERRERA	9.8
LOS SANTOS	10.1
PANAMA	2.7
VERAGUAS	14.2
COMARCA KUNA YALA	38.0
COMARCA EMBERÁ	33.3
COMARCA NGÖBE BUGLE	44.0

Fuente: Dirección de Estadística y Censo – CGRP, sobre al base de datos del MEDUC. Panamá, 2005.

La infraestructura escolar del país es inadecuada, en el año 2006 en más de 200 planteles escolares no se pudo iniciar el año escolar en el calendario previsto, dado el deterioro de la infraestructura.

Indicadores de Educación en Centros Oficiales del País

Educación/Áreas	Planteles	Matrícula	Docentes	Aulas
Preescolar:				
Total	1,864	68,673	3,155	2,889
Urbana	383	30,022	1,337	1,065
Rural	1,080	28,280	1,372	1,373
Indígena	401	10,371	446	451
Primaria:				
Total	2,910	385,390	15,636	15,198
Urbana	251	162,814	5,842	4,436
Rural	2,102	164,139	7,413	8,514
Indígena	557	58,437	2,361	2,248
Pre-Media y Media:				
Total	317	217,428	12,206	5,953
Urbana	128	164,030	9,064	4,050
Rural	154	45,381	2,693	1,598
Indígena	35	8,017	449	305

Fuente: Departamento de Estadísticas, Ministerio de Educación. Panamá, 2005.

En el ámbito de la educación primaria, el 26% de los estudiantes (101,350 estudiantes en el 2005), acuden a escuela multigrados, distribuidos en 649 en el área urbana, 68,776 en el área rural y 31,925 estudiantes en el área indígena. Entre las características de las 2,910 escuelas oficiales en el país tenemos: sólo 402 cuentan con bibliotecas (14%); 224 tienen laboratorios de informática (8%); 181 poseen laboratorio de ciencias (6%); 47 cuentan con enfermería (2%); 1711 poseen comedores escolares (59%); 59 cuentan con gimnasio (2%). Existen sólo 34 internados para esta población.

Las escuelas pre-media y media oficiales del país poseen las siguientes característica: 218 cuentan con bibliotecas (69%); 171 tienen laboratorios de ciencia (54%); 51 cuentan con laboratorios de biología (16%), 59 laboratorios de química (19%), 47 laboratorios de física (15%); 145 cuentan con laboratorios de informática (46%); sólo 57 prestan el servicio de enfermería (18%). En los salones especiales, existen: 129 de mecánica, 94 talleres de artes industriales, 138 salones de educación para el hogar, 19 laboratorios de idiomas. Existen 56 internados para esta población.

La data oficial del MEDUC, evidencia la carencia de la infraestructura y equipo necesario para el proceso de enseñanza aprendizaje en la mayoría de los planteles educativos del país, a pesar que según el Ministerio, de cada pago de tonelaje 0.10 centavos se invierten en educación.

El presupuesto del Ministerio de Educación ha girado alrededor de los 400 millones; sin embargo, el de la ACP es casi 4 veces mayor.

Alumnos por docente	Alumnos por unidad
Pre-primaria (inicial) - pública (oficial):22 - privada (particular): 20	**Pre-primaria (inicial)** - pública (oficial):26 - privada (particular): 26
Primaria - pública (oficial): 25 - privada (particular):24	**Primaria** - pública (oficial): 25 - privada (particular):19
Secundaria - pública (oficial): 19 - privada (particular):12	**Secundaria** - pública (oficial): 45 - privada (particular):

La tasa de deserción escolar de la educación primaria en la República de Panamá alcanzó el 2.1 por ciento. Los hombres, con el 2.3 por ciento, desertan más que las mujeres (1.9 por ciento) y esa deserción se da mayormente para ambos en el primer grado. Al observar este indicador por provincia, Darién alcanza el porcentaje más alto con 5.5 y entre las comarcas, la Ngöbe Buglé alcanza el 6.7 por ciento.

En este mismo sentido, la tasa de deserción de la educación media oficial en la República de Panamá es de 3.4 por ciento, pero se observa que existen diferencias a nivel de provincia y comarca, como es el caso de Chiriquí con 4.9, Darién con 6.4, Herrera con 3.6, Veraguas con 6.0 y la Comarca Kuna Yala 6.7 por ciento; las cuales presentan tasas superiores a la nacional, en tanto las otras provincias tienen tasas por debajo. Con respecto a la educación media particular, la tasa es de 4.2 por ciento a nivel del país.

2. Salud

Esta inequidad también se ve reflejada en el **área de salud.** El 26.5% de las personas que reciben ingresos no logran cubrir la canasta de necesidades básicas; el 20.8% de la población presenta carencia de servicios; la desnutrición infantil alcanza el 21.9% de la población; el 6.5% de las personas mueren antes de los 40 años (área urbana el 5.6% y en el área rural el 7.6%); la tasa bruta de mortalidad (por mil habitantes) es de 5.1 y la tasa de mortalidad materna (por mil nacimientos vivos) es de 0.6.

Los nacimientos vivos con un peso de menos de 5 libras y 9 onzas son considerados por la Organización Mundial de la Salud, como nacimientos con bajo peso al nacer. Este indicador no solamente mide el grado de desnutrición de los niños y niñas al nacer, sino que en cierta forma muestra el estado de salud que presentan las madres. Según cifras del 2001, el 8.3 por ciento de los nacimientos vivos registrados en la República de Panamá presentaron esta condición. En el caso de la ciudad de Panamá, este porcentaje fue de 9.8 y el de la ciudad de Colón, 11.2.

En Panamá existen dos redes de servicios públicos de salud, el Ministerio de Salud (MINSA) y la Caja de Seguro Social (CSS); siendo la primera el ente rector del sector salud.

El MINSA oferta servicios de salud a toda la población, enfatizando las acciones de provisión de servicios en la población que no está protegida por la seguridad social (29%). La CSS provee servicios de atención directa a la población derechohabientem así como los servicios de prestación económica, a través del desarrollo de los programas de invalidez, vejez y muerte.

CAPACIDAD INSTALADA DE LAS INSTUCIONES PÚBLICAS DEL SECTOR SALUD (MINSA Y CSS)

<table>
<tr>
<td>Establecimiento de Salud: <u>902</u></td>
<td>
• 25 Policlinicas
• 149 Centros de Salud sin camas
• 36 Centros de Salud con camas
• 110 Subcentros de Salud
• 455 Puestos de Salud
• 3 Policentro
• 13 Unidades Locales de Atención Primaria de Salud
• 27 CAPPS – CSS
• 34 Dispensarios y Clínicas Satélites
• 7 Centros de Promoción
• 2 Instalaciones Sociosanitarias (Leprosorio)[a]
• 1 Instituto Especializado[b]
• 18 Hospitales CSS
• 20 Hospitales MINSA
• 4 Hospitales Patronatos
</td>
</tr>
</table>

[a.] Información proveniente de MINSA: Políticas y estrategias de Salud 2000-2004. Panamá, 2000. No se incluye dentro de las 902 instalaciones.
[b.] Se refiere al Instituto de Medicina Física y Rehabilitación.
Fuente: Dirección Nacional de Políticas – DASTS. Registros Médicos y Estadísticas de Salud. 2006.

La distribución de las instalaciones de salud en Panamá por provincia y comarca dan cuenta de: Bocas del Toro 41, de las cuales 21 son puestos de salud (no cuentan ni con personal ni equipo para la atención médica); Coclé 90, de ellos 52 son puestos de salud; Colón 68, de los cuales 37 son puestos de salud; Chiriquí 125 intalaciones, 39 son puestos de salud; Darién 62, de ellos 48 puestos de salud; Herrera 43; Los Santos 42; Panamá 217; Veraguas 92, de ellos 68 puestos de salud; Ngobe Bugle 102, de los cuales 90 son puestos de salud; Kuna Ayala 20. En cuanto a las instalaciones de salud, existen 7,491 camas, de las cuales la provincia de Panamá, con 4,078 absorbe el 54.4 por ciento. Es notable la disparidad que se da en las áreas, dado que la urbana representa el 88.4 por ciento y la rural sólo el 11.6 por ciento.

Personal de Salud	**Personas**
Habitantes por Médico	776
Habitantes por Odontólogos	3,542
Habitantes por Enfermera	864

Fuente: Contraloría General de la República de Panamá, **"Panamá en Cifras, 2003**.

No obstante, los datos anteriores, si partimos de la premisa de que la población rural del país representa alrededor del 38.0 por ciento del total nacional, podemos apreciar la desigualdad que se da en la distribución de los médicos, en donde sólo un 13.3 por ciento del total de ellos se encuentran atendiendo la población rural.

En términos de la política pública en el año 2000, se levanta el denominado “nuevo modelo de atención de la salud”, que impulsa “la descentralización, con énfasis en atención primaria a través del fortalecimiento de los sistemas locales de salud, mediante los cuales se realizará la coordinación de todas las acciones de promoción, prevención y control”. Se trataba, según las instancias gubernamentales, de que las dos redes de servicios públicos de salud, gestionaran conjuntamente los servicios de salud, para evitar la duplicación de los recursos, la interferencia entre ellas, evitar la insatisfacción de los(as) usuarios(as), es decir, alcanzar efectividad y eficacia en las tareas de satisfacer la demanda de salud de la población.

En la práctica, el modelo significó la privatización de una serie de servicios de salud, el intento del MINSA de hacerse de los recursos financieros de la CSS; la desobligación del Ejecutivo con los compromisos del personal de salud, entre otras. Este modelo, está siendo rechazado por los diversos sectores de la sociedad.

La **Caja del Seguro Social (CSS)** no ha escapado a la política de ajuste neoliberal, su Ley Orgánica ha sido modificada en varias ocasiones (1986, 1992 y 1995, 2005), producto de acuerdos firmados con FMI y BM. La justificación que han presentado los diversos gobiernos para reformar la Ley, se centra en la "necesidad de salvar la Caja de la profunda crisis financiera en la que se encuentra (déficit actuarial)".

Si bien la CSS ha confrontado dificultades financieras, el problema es de carácter estructural y no sólo financiero-actuarial. Parte de la dificultad financiera se debe a las medidas de privatización, contracción del gasto público, liberalización económica y flexibilización laboral; al uso de la institución como fuente de financiamiento de los gobiernos y aval del pago de la deuda externa. Estas medidas han afectado la principal fuente de ingresos de la Caja (las cotizaciones) y deteriorado los servicios que presta la institución.

Seguridad Social Panameña

Indicador	Antes de Reforma 2005	Reforma (Ley 51 de 2005)
Cotización del Trabajador al Programa IVM	6.75	9.25%
Edad de Jubilación Mínima	57 años las mujeres y 62 años los hombres	
Años de Cotización	15 años	20 años
Tasa de Sustitución Básica	60%	60%
Salario de Referencia Promedio Mensual	7 mejores años	10 mejores años
Aumento de las Pensiones	No existe indexación	No existe indexación
Morosidad con la Institución	Aproximadamente 60 millones de dólares (74% empresa privada y 26% instituciones públicas)	Se mantiene proporciones de morosidad en el 2006.

La implementación de las medidas neoliberales amenaza con la profundización del nivel de deterioro de las condiciones de vida de la población marginada del país. En el área de salud; el modelo "descentralizado de salud", condiciona la atención oportuna y con calidez. Estos factores producen un nivel de atención insuficiente en cantidad y calidad en las áreas más pobres del país.

La privatización de los servicios de salud y la estructura oligopólica que se impone, encarece aún más el acceso a los mismos. Ello, aunado a la política de recortes presupuestarios que lesiona la asignación del gasto social mientras que favorece el pago de la deuda externa, es otro factor que amenaza el derecho a la salud.

En este sentido, el escenario futuro plantea grandes retos a la población en términos de su lucha por el respeto al derecho a la salud y a una vida digna. En el corto plazo, la principal manifestación de esta lucha es la problemática vinculada a la seguridad social.

Los **principales retos** que enfrenta la población panameña en el área de salud son:

- Necesidad de ampliar la cobertura para los sectores más pobres.
- Control de la mortalidad infantil.
- Atención y prevención de enfermedades específicas como el VIH/SIDA, problema que se ha incrementado en los últimos 10 años (Hasta marzo de 2003 Panamá se encontraba entre los cuatro países con más casos de VIH/SIDA en América Latina).
- El tema de la Caja de Seguro Social es uno de los más importantes retos que el país debe enfrentar en la actualidad (revertir la Ley 51).
- Necesidad de enfrentar el problema de la falta de medicamentos en las instituciones públicas de salud, así como el control oligopólico del mercado de medicamentos, que encarece el costo de los mismos (En el 2005 el 17% de los medicamentos aumentaron de precios. De los 7,200 medicamentos que hay en el mercado, un total de 1,264 incrementaron su costo y cerca de este grupo 1,019 tuvieron un alza hasta del 15%." Ver Diario Panamá América, domingo 9 de octubre de 2005). Entre otros problemas: escasez de medicamentos en la CSS ante el congelamiento de partidas presupuestarias; reducción del cuadro básico de medicamentos en la CSS; desatención y falta de medicamentos a los pacientes de cáncer, SIDA y hemodiálisis.
- Reducción del presupuesto de inversión al sector salud y deterioro de la infraestructura de las instalaciones de salud.
- El problema de los servicios de saneamiento, que se caracteriza por una distribución desigual a lo largo del país. Al igual que con otros servicios básicos, las comunidades indígenas son las que presentan mayor carencia de servicios de saneamiento. El resto de los sectores refleja disparidades acordes al nivel de urbanización.
- Los registros sobre la cobertura de la red de agua potable reflejan que existen mayores dificultades en acceder a servicios de agua potable para los ciudadanos que habitan áreas rurales que para las comunidades urbanas. Existe una relación directa entre pobreza y carencia de infraestructura de agua por tubería. En Panamá

el 20% de la población no tiene acceso al agua potable; en la ciudad de Panamá 250 mil personas carecen del vital líquido.

- No existe un plan integral para el manejo de los desechos sólidos. Esto merma la cobertura de los servicios de recolección de residuos. Entre sus causas más importantes se encuentran la falta de recursos disponibles del presupuesto público y la carencia de equipo y de personal calificado.

3. Vivienda

En cuanto al nivel de vida, las familias habitan **viviendas** con características de satisfacción aceptables en todos los indicadores en un 52% (área urbana 50% y área rural 38%). A pesar de ello, datos del Censo de Población y Vivienda 2000, registran la existencia de viviendas que no reúnen condiciones dignas, entre ellas, de las 681,799 viviendas particulares ocupadas, existen 86,587 con piso de tierra, 3,384 sin paredes, 63,002 sin agua potable, 46,834 sin servicio sanitario y 126,805 sin luz eléctrica. Por su parte, de las 793,732 viviendas en el país 9,929 son viviendas improvisadas y de las 684,560 viviendas ocupadas 10,865 son viviendas condenadas.

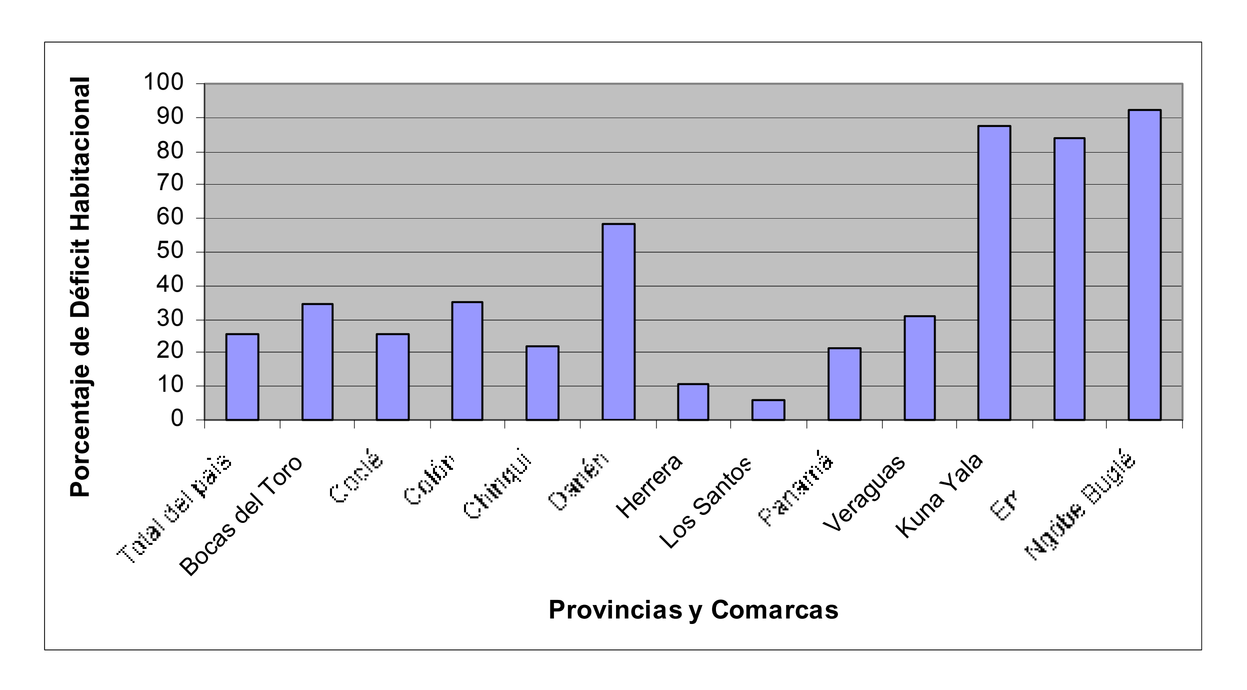
INDICADORES DE VIVIENDA
Panamá, 2005

Provincias	Viviendas Particular Ocupadas	Déficit Habitacional (%)	Viviendas con Deterioro Parcial (%)	Viviendas con Deterioro Total (%)	Viviendas con Hacinamiento (%)*
Total del país	776,161	25.5	5.5	7.6	22.6
Bocas del Toro	17,269	34.7	4.4	7.2	36.5
Coclé	49,816	25.3	2.7	8.9	26.3
Colón	55,415	35.2	11.3	10.1	29.7
Chiriquí	97,568	21.9	2.7	3.8	15.8
Darién	10,034	58.1	26.6	32.1	54.5
Herrera	29,711	10.7	1.1	4.5	10.2
Los Santos	27,053	5.8	0.7	2.8	8
Panamá	412,674	21.6	5.3	2.4	19.1
Veraguas	52,603	31	5.8	14.7	27.7
Kuna Yala	4,263	87.5	4.6	91.4	75.5
Emberá	1,524	84	33.4	66.4	69
Ngöbe Buglé	18,231	92.5	16.4	87	82.1

* Se refiere a viviendas con densidad de más de 2 personas por cuarto.
Fuente: MIVI – SIVID. Panamá, 2006.

El déficit habitacional es de 190,000 unidades de vivienda, según el Ministerio de Vivienda, distribuidos provincialmente de la siguiente forma:

PANANÁ: Déficit Habitacional, 2005



Fuente: MIVI – SIVID. Panamá, 2006.

Según información proporcionada por el MIVI, la producción de viviendas en programas asistidos por el Estado panameño en el año 2005 alcanzó las 4,185 unidades, cifra muy inferior al periodo 1990-2003.

La producción pública de vivienda como proporción de la producción total de viviendas en el país fue de 18.7% en el año 2005.

Según los diversos estudios sociales, la población panameña que devenga salario mínimo y salario promedio no puede destinar más del 6.9% de su salario al rubro de vivienda; este elemento debe ser considerado en la política de vivienda en el ámbito nacional.

En conclusión, lo vivido es todo un proceso de "empobrecimiento ciudadano" por la vía de intensificar un modelo neoliberal "Concentrador y Excluyente" que incluso "despoja directamente" a los ciudadanos de "bienes colectivos" por la vía de la privatización.

